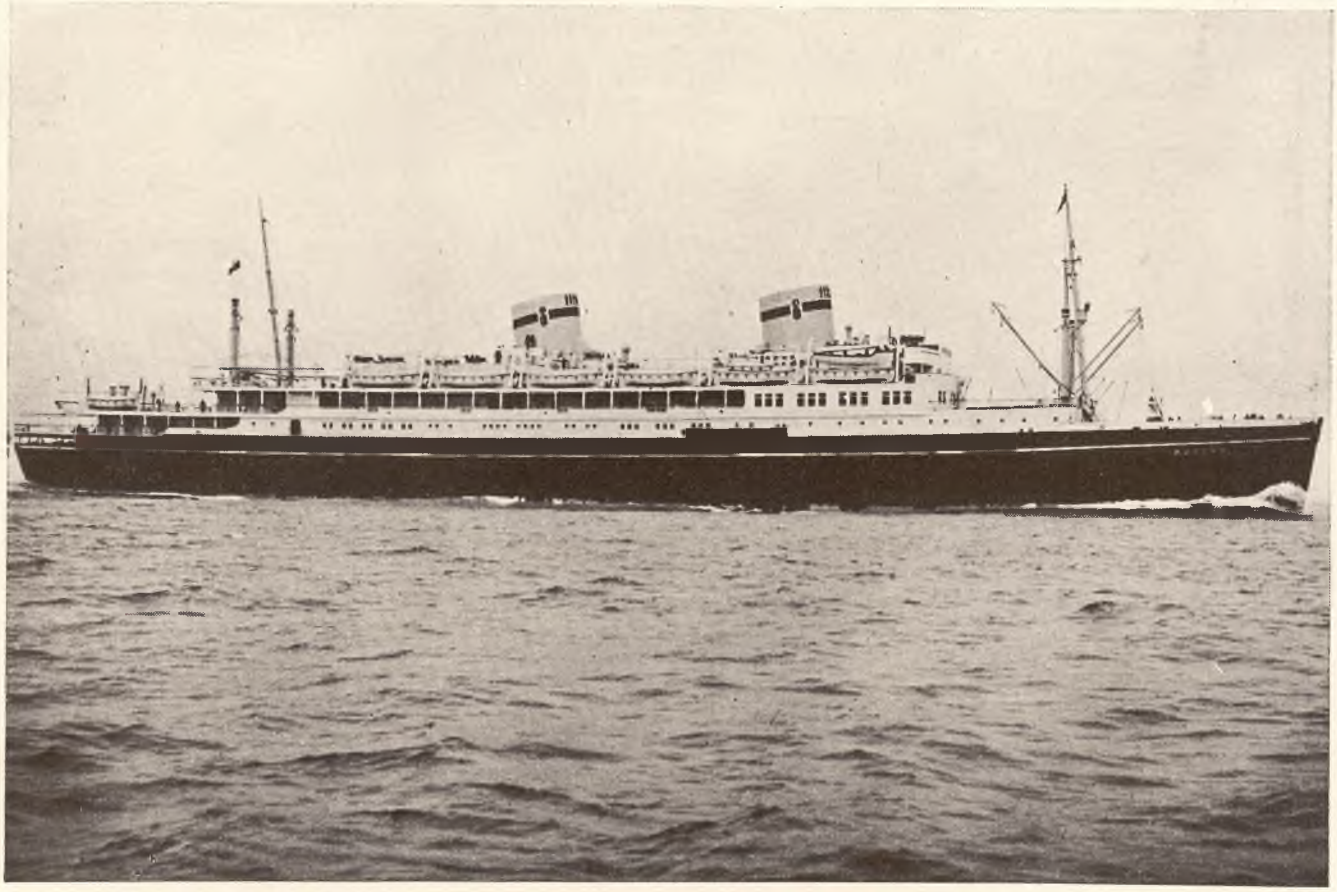
ROK VI. MAJ 1936. NR 5.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

NUMER · POŚWIĘCONY · BELGJI







POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · PAT ·

ROK VI. MAJ 1936. NR 5.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, MIODOWA 22 P.A.T. TEL. 11.75-28 i 11.80-15 KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA – POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR OSKAR STEMPEL.



J. K. M. Król Belgów Leopold III.



Ś. p. J. K. M. Królowa Belgów Astrid.



La Belgique et la Pologne-voilà deux pays que rien ne sépare et que tout semble unir. Nous avons, en effet, les mêmes préoccupations et les mêmes intérêts à défendre. D'autre part, les deux pays se complètent mutuellement au point de vue économique et il devient naturel qu'ils tendent constamment à développer leurs échanges commerciaux réciproques. La meilleure preuve de ces efforts est l'accord commercial, conclu récemment entre la Belgique et la Pologne.

Dr. Górecki Roman
Ministre de Commerce et l'Industrie

Belgja jest krajem, z którym nas wszystko łączy, a nic nie dzieli, — mamy wspólne interesy i wspólne cele. Dwa te kraje uzupełniają się także pod względem gospodarczym i dlatego dążą stale do rozwoju wzajemnych stosunków. Ostatnio zawarty układ handlowy jest tego najlepszym dowodem.

Dr. Górecki Roman
Minister Przemysłu i Handlu

ALEXANDRE PATERNOTTE DE LA VAILLÉE
Ministre de Belgique en Pologne
Minister Belgji w Polsce.

Une étape nouvelle dans les relations belgo-polonaises

JE SALUE avec une satisfaction particulière l'initiative que prennent les ,,Wiadomości Portu Gdyńskiego" de consacrer un numéro spécial aux rapports polono-belges.

Les liens d'amitié qui unissent les peuples polonais et belge sont séculaires. Ils dérivent en partie des trais communs qui caractèrisent leur histoire. Les deux nations ont du lutter pour la conquête et le maintien de leur indépendance. Trop souvent aussi leur territoire a partagé le privilège d'être le champ de bataille de l'Europe.

Si les analogies historiques rapprochent les deux pays sur le terrain des sentiments, des différences dans la structure économique facilitent leur collaboration commerciale. Il en résulte des échanges très actifs dont une grande partie s'effectue par la voie du port de Gdynia.

Le commerce polono-belge se solde par un actif appréciable en faveur de la Pologne. Il est à souhaiter qu'une intensification des rapports économiques, tout en profitant aux deux pays, vienne rendre moins sensible la rupture d'équilibre existant actuellement. Le récent accord commercial conclu entre les deux gouvernements a jeté les bases d'un nouveau développement des affaires belgo-polonaises et permet d'augurer, que l'avenir réserve des perspectives favorables.

Nowy etap w stosunkach polsko-belgijskich

Witam z uczuciem szczególnego zadowolenia inicjatywę, powziętą przez ,,Wiadomości Portu Gdyńskiego", wydania specjalnego numeru, poświęconego stosunkom polsko-belgijskim.

Węzły przyjaźni, łączące narody polski i belgijski, są odwieczne. Wypływają one częściowo ze wspólnych cech, jakie charakteryzują ich historję. Zarówno Polacy, jak i Belgowie zmuszeni byli walczyć o zdobycie niepodległości, a następnie o jej utrzymanie. Zbyt często również terytorja obu krajów dzieliły przywilej pola bitew w wojnach Europy.

Jeśli analogje historyczne zbliżają do siebie oba narody w sensie uczuciowym, to zróżniczkowanie ich struktury ekonomicznej zaprasza je do współpracy gospodarczej. Wynikiem tego jest ożywiona wymiana handlowa, która w dużej części odbywa się drogą morską przez Gdynię.

Handel polsko-belgijski zamyka się poważną nadwyżką na korzyść Polski. Byłoby pożądanem, aby nastąpiła intensyfikacja tych stosunków gospodarczych, tak, aby, przynosząc korzyści dla obu krajów, zniwelowała nieco obecny brak równowagi w bilansie handlowym.

Niedawny układ handlowy polsko-belgijski rzucił nowe podwaliny pod dalszy rozwój stosunków ekonomicznych między Polską i Belgją.

Układ ten pozwala przypuszczać, że przyszłość otwiera pomyślne perspektywy dla naszej wzajemnej wymiany handlowej.

Plus d'initiative

LES LIENS séculaires de l'amitié indéfectible qui unit si heureusement nos deux peuples n'ont plus besoin d'être réaffirmés. L'histoire de cette amitié, comme l'a dit M. Beck, Ministre des Affaires Etrangères, lors de son dernier séjour à Bruxelles, est inscrite dans nos coeurs. C'est là le meilleur gage de son caractère impérissable et de son utilité bienfaisante. Belges et Polonais sont faits pour s'entendre — et ils le comprennent.

Ce numéro spécial de ,,Wiadomości Portu Gdyńskiego" est consacré au rapprochement économique de la Belgique et de la Pologne. Il paraît à l'heure où, malgré les difficultés que traverse l'économie mondiale, les relations commerciales entre nos deux pays accusent une amélioration constante. C'est dans cette voie qu'il faut persévérer. Elle ouvre de larges perspectives pour l'avenir des échanges commerciaux réciproques. Tout semble d'ailleurs prédestiner la Belgique et la Pologne à une collaboration économique très étroite. Mais à cela il faudrait s'intéresser davantage aux besoins qui demendent à être satisfaits des deux côtés — il serait souhaitable que les hommes d'affaires, belges et polonais, étudient davantage les possibilités qui s'offrent et qui sont à la fois très vastes et très variées. Pour beaucoup cette amplification de nos relations économiques dépendra de l'initiative et de l'esprit d'entreprise sous toutes formes.



Dr. Tadeusz Jachowski, Ministre de Pologne en Belgique
Minister pełnomocny R. P. w Belgji
Fot. R. Marchand, Bruxelles

La ligne régulière, qui assure la liaison entre le port de Gdynia et celui d'Anvers, établit un trait d'union important. La mer, loin de les séparer, rapproche encore davantage la Belgique et la Pologne. Conçue dans l'intention d'encourager les échanges, cette ligne peut certainement contribuer, dans une large mesure, à en augmenter le volume actuel et à stimuler les initiatives à prendre.

Le récent accord commercial, conclu entre la Belgique et la Pologne, permet d'espérer que de nouveaux progrès seront réalisés dans ce domaine. Il prépare un cadre nouveau pour intensifier les échanges. Il ouvre une étape nouvelle dans la collaboration de nos deux pays. Je forme les meilleurs voeux pour que cette étape soit rapidement franchie et qu'elle marque dans nos relations commerciales une extension plus en rapport avec les ressources et la richesse des éléments d'échange que possèdent la Belgique et la Pologne et dont la mise en activité ne peut qu'être profitable aux intérêts réciproques.

Więcej inicjatywy

ZBYTECZNEM byłoby zapewniać na tem miejscu ponownie o nierozerwalnych węzłach wiekowej przyjaźni, która tak szczęśliwie łączy nasze dwa Narody. Jak to podkreślił Pan Beck, Minister Spraw Zagranicznych, podczas swego ostatniego pobytu w Brukseli, historja tej przyjaźni wyryta jest w naszych sercach. W tem tkwi właśnie najlepsza rękojma jej niezniszczalnej trwałości i jej dodatnich walorów. Między Polakami i Belgami może istnieć tylko wzajemne zrozumienie i z tego zdają oni sobie sprawę.

Niniejszy numer specjalny ,,Wiadomości Portu Gdyńskiego" poświęcony jest gospodarczemu zbliżeniu Polski i Belgji. Ukazuje on się właśnie w chwili, kiedy mimo poważnych trudności z jakiemi walczy gospodarka światowa, stosunki handlowe między obu krajami wykazują trwałą poprawę. W tym też kierunku trzeba wytrwale nadal dążyć. Droga ta otwiera bowiem szerokie perspektywy dla przyszłości wzajemnej wymiany handlowej. Wszystko zdaje się przemawiać za tem, że Polska i Belgja są jakoby predestynowane do bardzo ścisłej współpracy ekonomicznej. Aby jednak współpracę tę bliżej zacieśnić, należałoby więcej zainteresować się potrzebami jakie istnieją po obu stronach — byłoby pożądanem, ażeby kupcy i przemysłowcy, zarówno w Polsce jak i w Belgji, lepiej zapoznali się z możliwościami jakie w tej dziedzinie istnieją, a które są bardzo liczne i różnorodne. W dużym stopniu rozbudowa tych stosunków ekonomicznych zależeć będzie od inicjatywy i zmysłu przedsiębiorczego pod każdą postacią.

Regularna linja żeglugi morskiej, zapewniająca trwałość komunikacji między portami w Gdyni i w Antwerpji, stworzyła poważny łącznik. Morze nietylko że nie dzieli Polski i Belgji, lecz jeszcze silniej je ze sobą zespala. Linja ta, stworzona celem popierania wymiany handlowej, może w poważnym stopniu przyczynić się do rozszerzenia jej obecnych rozmiarów i powinna stać się bodźcem do podjęcia inicjatyw, których potrzeba daje się odczuwać.

Układ handlowy, zawarty ostatnio między Polską a Belgją, pozwala przypuszczać, że w tej dziedzinie zostanie osiągnięty nowy dorobek. Układ ten stwarza bowiem nowe ramy do zintensyfikowania wymiany handlowej. Stanowi on nowy etap na drodze współpracy ekonomicznej pomiędzy obu krajami. Szczerze pragnę, aby etap ten został szybko przebrnięty i żeby w stosunkach gospodarczych polsko-belgijskich doprowadził do rozrostu, który bardziej odpowiadałby środkom i bogactwu różnych elementów wymiany, jakie posiada Polska i Belgja, a których zwartościowanie może być tylko pożytecznem dla wspólnych interesów.



Georges Vaxelaire
Consul Générale de Pologne en Belgique
Konsul Generalny R. P. w Belgji

L'amitié séculaire de la Belgique pour la Pologne est un sentiment qui règne au fond du coeur de tous les belges.

La similitude des difficultés historiques qu'ont eu à surmonter nos deux Pays a fait de ceux-ci deux nations soeurs dans l'avenir et infiniment liées.

Georges Vaxelaire

Odwieczna przyjaźń, łącząca Belgję z Polską, jest uczuciem, które głęboko zostało wyryte w sercach wszystkich Belgów.

Pokrewieństwo przeżyć historycznych, które oba narody miały do przezwyciężenia, uczyniło z nich, zbliżając je do siebie, dwa bratnie narody nazawsze z sobą związane.

Georges Vaxelaire

A. WIENIAWSKI
President de la Chambre de Commerce Polono-Belge a Varsowie

L'art de gouverner et le succès politique

EN MARS il y eut en Belgique une crise politique qui entraîna la démission du cabinet G. Theunis et amena la formation d'un nouveau gouvernement ayant a sa tête M. Van Zeeland, éminent théoricien, professeur d'économie politique, auquel une activité de plusieurs années au poste de vice-gouverneur de la Banque Nationale Belge a donné la possibilité de se mettre pratiquement au courant de la vie financière.

Après une courte période d'examen, le président du Conseil se décida à abaisser la parité du franc belge. Ce serait une erreur de croire que le succès de l'opération entreprise soit dû uniquement à la dévaluation. La discipline de la population, la conscience d'un intérêt commun, les fortes réserves dont dispose la Belgique, voilà ce qui a joué le rôle décisif.

Par réserves il faut entendre non seulement les réserves d'or, assurant la couverture légale de la monnaie du pays, mais aussi les fonds considérables dont dispose, pour sa vie économique, ce pays où le travail est si intense, l'esprit d'entreprise si vif, l'aisance si remarquable.

Sans recourir à des mesures de contrainte, sans décréter les prix, le gouvernement a réussi, grâce à l'utile collaboration des grandes organisations économiques et ouvrières, à éviter une hausse importante des prix, hausse qui, pour la plupart des articles, n'a atteint qu'un faible pourcentage. Les salaires également n'ont subi que peu de changement et la vie économique n'a pas éprouvé de secousses notables.

Aujourd'hui la vie économique en Belgique témoigne d'une sérieuse amélioration, on constate une augmentation de la production et des exportations ainsi qu'un meilleur rendement des entreprises qui, depuis quelques années, travaillaient sans bénéfices.

Le facteur décisif du revirement favorable qui vient de se produire en Belgique a été le retour à la confiance, retour qui a déterminé un accroissement de l'esprit d'entreprise privé.

Par ailleurs, d'importants dépôts placés dans des institutions financières et qui donnaient un faible intérêt, ont commencé à alimenter la vie économique, déterminant de la sorte une hausse des différentes valeurs.

Le gouvernement belge a réussi à éviter de pousser trop loin l'intervention, comme cela s'est vu en France. Des voix competentes et de nombreux faits attestent que, sur le terrain économique, la Belgique a réussi, aujourd'hui, à trouver la bonne voie permettant à l'initiative privée de revenir à une activité saine et normale.

La Belgique est le vivant exemple de cette vérité si souvent vérifiée que, dans la vie économique, les facteurs d'ordre psychologique jouent un rôle tout comme ceux d'ordre matériel. L'aptitude à stimuler ces facteurs est un des secrets de l'art de gouverner et du succès politique.

Dr. TADEUSZ ŁYCHOWSKI

Les échanges commerciaux polono-belges

LES relations commerciales entre la Pologne et la Belgique se sont développées assez tôt, si on les compare à celles que la Pologne à commencé de nouer avec les pays de l'Europe occidentale après sa restauration. La preuve en est dans la conclusion très rapide — car il fut signé le 30 décembre 1932 déjà d'un traité commercial entre les deux pays, conclu avant ceux avec la Hollande ou la Grande Bretagne, par exemple. En 1924 déjà les transactions avec la Belgique avaient dépassé 90 millions de zlotys. Sous le rapport de ses exportations en Pologne, la Belgique occupait alors la 7-me place, n'étant dépassée que par les pays voisins de la Pologne ou ceux ayant un champ d'expansion économique particulièrement vaste.

Ce qui est surtout caractéristique dans les échanges commerciaux polono-belges, c'est que jusqu'à ces derniers temps même, ils ne furent l'objet que de très rares fluctuations d'ordre extérieur susceptibles de les enrayer et de les entraver. C'est ce qui explique l'insignifiance relative de cette baisse par rapport à la période des grands chiffres d'affaires d'avant la crise. Si nous prenons comme exemple typique d'avant la crise l'année 1928, et si nous comparons l'état des échanges de la Pologne avec les différents pays dans la dite année avec la situation en 1935, notre observation se trouve entièrement confirmée. En effet, non seulement, en comparaison de notre chiffre d'affaires avec l'Allemagne (lequel, en 1935, a atteint à peine 15% de sa valeur de 1928), avec la France (où ce chiffre est tombé à environ 25% au-dessous de sa valeur en 1928), avec l'Autriche (où la chute a été de plus de 80%), ou avec la Tchécoslovaquie (où elle a atteint plus de 83 %), mais même en comparaison de pays comme l'Angleterre (avec laquelle au cours de sept années de crise nous avons perdu 45% sur le chiffre d'affaires), ou la Hollande (où cette perte a été d'environ 70%), en comparaison, disons-nous, de ces pays, la baisse du chiffre d'affaires avec la Belgique (baisse qui n'a pas dépassé 33%), apparaît excessivement faible. En perdant à peine le 1/3 de leur ancienne valeur, au cours de 7 années de troubles incessants et de difficultés dans le commerce international, les transactions polono-belges ont prouvé amplement leur force de résistance et leur base économique durable.

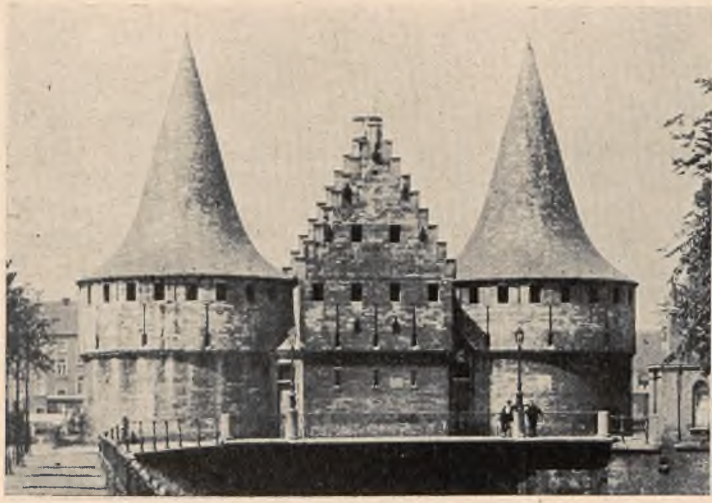
En 1935, la part de la Belgique dans les importations polonaises s'est élevée exactement à 3%, et sa part dans nos exportations à 6,2%. En chiffres absolus, il y avait à l'importation en Pologne 26 millions de zlotys et à l'exportation de Pologne en Belgique 57 millions de zlotys.

Le solde excédentaire de la balance commerciale en faveur de la Pologne a atteint environ 31 millions de zlotys. De pair avec le développement normal des relations économiques dans la période de crise, relations que nulle entrave spéciale — comme nous l'avons rappelé — n'a été mise de part et d'autre, cette balance est devenue active pour la Pologne — pays débiteur, quoique dans la période qui a précédé la crise, cette balance était précisément active pour la Belgique, pays créancier. Sans aucun doute, lorsque le mouvement international des capitaux aura repris, lorsque les crédits belges, dans leur expansion, recommenceront comme autrefois, à vivifier l'économie polonaise, la balance commerciale redeviendra en faveur de la Belgique, en raison du principe économique bien connu que, dans les relations internationales ,,la marchandise suit l'argent''.

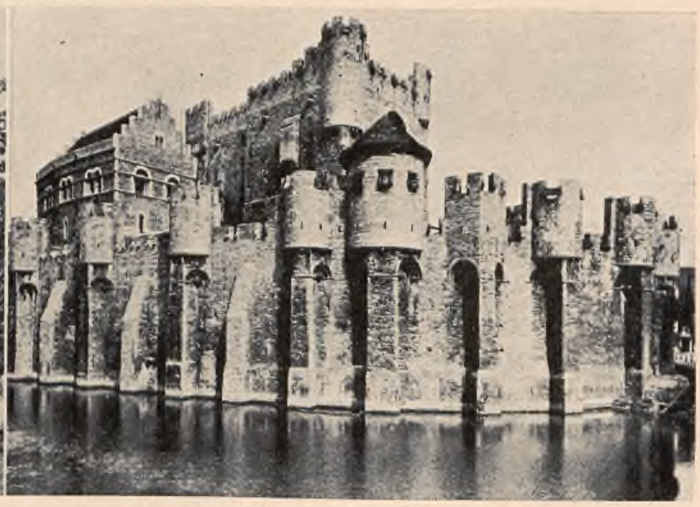
Ce qui doit retenir notre attention, ce n'est pas le solde de la balance commerciale en soi, mais le volume des échanges mutuels. A cet égard, il sied de constater que le fait que pendant la période de crise les échanges avec la Belgique ont été sensiblement meilleurs que ceux avec les autres pays constitue pour nous une raison de nous intéresser au plus haut point à ce pays. Il importe, aussi, de rappeler qu'en 1928, les importations de produits belges en Pologne se sont élevées à peine à 2% en valeur, sur le total de nos importations, tandis que les exportations en Belgique ont légèrement dépassé 2%. La comparaison entre ces pourcentages et ceux plus haut cités de la Belgique dans notre chiffre d'affaires en 1935, fait ressortir le rôle croissant que joue ce pays dans notre commerce extérieur.

Il convient de nous arrêter maintenant pour chercher les causes de ce phénomène — pourquoi en particulier, les échanges polono-belges, contrairement à ce qui a eu lieu pour les autres pays, se sont maintenus à un niveau relativement élevé, marquant même pendant la période de crise une certaine tendance à s'accroître. Or, en 1933 le chiffre des échanges polono-belges a été d'environ 76 millions de zlotys; l'année dernière il s'est accru jusqu'à 83 millions de zlotys, et cela bien que le chiffre total d'affaires en Pologne et en Belgique (compté en valeur or) témoigne au cours de cette période d'une baisse nouvelle.

Ce phénomène, selon nous, a deux causes. Tout d'abord le caractère organique des échanges entre les deux pays, caractère qui, comme nous le verrons, influs sur la force de résistance de ces échanges par rapport à l'action pernicieuse de la crise et en-



Gandawa. Rabot



Gandawa. Château des Comtes (1180)

suite la judicieuse politique commerciale menée de conserve par la Pologne et la Belgique.

Voyons tout d'abord la premiere cause. Quel est le caractère propre des exportations belges en Pologne? La Belgique est, on le sait, un pays industriel. La part des produits finis dans ses exportations est en conséquence très importante. Elle s'etablissait, en 1935, à 50,7%, alors que les exportations de matières premières et produits mi-ouvrés representaient le 43,36%, celles des produits alimentaires le 5,52% et celles des animaux vivants de 0,42%. La Pologne, avec sa structure mixte, agricole et industrielle, a eu, en cette même année, les pourcentages respectifs suivants: matières premières et produits mi-ouvrés 51,1% produits finis 37,3% et produits alimentaires 11,3%. On voit par la à quel point les deux pays se complètent sous le rapport des importations de produits belges en Pologne. 91% des exportations belges reviennent en effet aux groupes des produits qui constituent 88% des importations polonaises.

Le principal article d'importation polonaise de Belgique est la laine. Cette sorte d'importation couvre normalement environ 10 a 11% de nos besoins et constituait dernièrement le 35% environ de la valeur totale des importations polonaises de Belgique. Dans l'exportation totale de laine et de déchets laquelle a été, au cours de l'année dernière d'environ 800 millions de francs belges (soit environ 140 millions de zlotys) les besoins de la Pologne en Belgique s'élèvent à peine à quelques pour-cents, et cependant au point de vue du chiffre d'affaires polono-belges, ile sont de la plus grande importance.

Au point de vue de la valeur, les articles importés en Pologne de Belgique et qui viennent directement après la laine sont les métaux et les articles en métal; ensuite vient le groupe des produits chimiques, sérieusement représenté. En résumé, les trois groupes mentionnés — textiles (car à part la laine lavée il arrive de Belgique en Pologne quelques produits textiles finis et mi-ouvrés) métaux et chimiques — constituèrent l'année dernière environ 74% de toute la valeur des importations polonaises de Belgique.

Comme on le voit, les importations de produits belges en Pologne concernent des groupes définis et concrets. On en peut dire de même et peut-être à un plus haut degré encore des exportations polonaises en Belgique. On voit d'ailleurs ici fort bien à quel point la structure économique d'un de ces pays complète celle de l'autre. L'année dernière 45% de la valeur de nos exportations a concerné les matières premières et produits mi-ouvrés, 29% les produits alimentaires, 22,6% les produits finis et 2,9% les animaux vivants. Quant aux importations belges en cette même année, le 52,09% est revenu aux matières premières et produits mi-ouvrés, 27,37% aux produits finis et 20,28% aux produits alimentaires. Il y a la même corrélation que pour les importations polonaises de Belgique.

Plus de 58% de l'ensemble de nos exportations en Belgique concerne le groupe des produits végétaux (céréales). Dans ce groupe, la Belgique achète chez nous près du 12% de toutes nos exportations. En 1934 nous avons écoulé sur le marché belge environ 15% de notre exportation totale de seigle et 50% de toutes nos exportations d'orge (que la Belgique, ensuite, réexporte en grand). L'année passée, les 16,6% suivants de nos exportations en Belgique ont concerné le bois, exportations qui d'ailleurs ont quelque peu baissé. Dans le groupe du bois la Belgique nous a acheté en 1934 environ 6% de tout notre commerce d'exportation de bois. Enfin environ 8% de nos exportations en Belgique au cours de l'année dernière a concerné la houille. En somme, les céréales et autres produits végétaux, le bois et la houille ont constitué au cours de l'année dernière plus de 82% de l'ensemble de nos exportations en Belgiques.

Il est clair, dans ces conditions, que les fondements solides des échanges polono-belges sont organiquement assurés. La Belgique nous envoie les produits bruts et mi-ouvrés dont nous avons besoin, et nous, nous exportons en Belgique les produits alimentaires et les matières premières dont elle a besoin. Néanmoins, aujourd'hui, le simple fait d'une attraction mutuelle ne suffit pas. La crise rompt les liens les plus solides s'ils ne sont pas renforcés d'un commun accord le ciment approprié des conventions commerciales. Et ici precisément nous en arrivons a la deuxième cause qui, à notre avis, a joué un rôle decisif dans le maintien des échanges polono-belges à un niveau relativement élevé à savoir la politique commerciale commune des deux pays.

Nous avons dit précédemment que depuis bientôt 14 ans un traité commercial lie les deux pays. Il ne renferme cependant que des stipulations générales, suffisantes sans doute dans la période antérieure à la crise, mais devenues insuffisantes au cours de ces dernières années. Du fait que pendant la période d'avant la crise on n'éprouvait aucun besoin de compléter ce traité de commerce fondamental, il résulte avant tout d'une part que la Belgique a mené d'une manière conséquente une politique commerciale tout à fait libérale, et d'autre part que la Pologne, bien qu'obligée par suite du conflit douanier à sa frontière occidentale d'appliquer depuis plus de dix ans déjà le système des interdictions d'importations, a appliqué ces



Gandawa – Port Dźwig mostowy 10⁰-tonowy



Gandawa–Port. Składy kopalniaków

interdictions vis-à-vis des importations polonaises de produits belges d'une façon si libérale que ces interdictions nu ont pas, à proprement parler, mis des entraves à la pènètration des produits belges sur notre marché. De là vient aussi que ce n'est qu'en 1903 qu'a été conclu le premier accord, complétant le traité de commerce de 1922, et consécutif à l'application alors par la Pologne de nouveaux tarifs douaniers. Par l'accord du 10 juin 1933, la Belgique a réussi à s'assurer des réductions et stabilisations de tarifs pour nombre de positions d'exportation, qui l'intéressent sur notre marché, tandis que la Pologne, de son côtê, s'est assuré (en presence de l'éventualité toujours plus nette d'une extension du protectionnisme „de crise" belge) aussi un certain nombre de stabilisations de droits de douane dans le tarif belge. Le fait que les deux pays se sont assez vite mutuellement donné la garantie d'échanges ininterrompus dans le cadre du nouveau tarif douanier polonais, a eu pour effet que les exportations belges en Pologne ont relativement peu souffert; d'ailleurs les pertes subies ne sont, en majeure partie, nullement dues au changement de nos droits de douane, mais bien à d'autres circonstances.

Après plus de deux ans pendant lesquels il a fonctionné, cet accord complémentaire ressent le besoin d'être revisé et adapté aux nouvelles conjonctures. Des pourparlers ont donc eu lieu à Varsovie à la fin de l'année dernière, lesquels se sont terminés par le paraphe d'un nouvel accord, modifiant quelques dispositions matérielles de l'accord de 1933. Le nouvel accord a été signé, comme on le sait, par le ministre Beck, lors de son séjour dans la capitale de la Belgique.

Il faut espérer que les échanges polono-belges, qui, appuyés sur les conditions naturelles de la structure des deux pays ainsi que sur une protection politique et commerciale judicieuse, ont résisté victorieusement pendant les pires années de crise, il faut espérer, disons-nous, que ces échanges, à mesure que le monde et les échanges internationaux redeviendront normaux, connaîtront, eux aussi, un développement durable, pour le bien de l'économie nationale des deux pays.

ROBERT BILLIARD

Rozważania gospodarcze na temat stosunków polsko-belgijskich

GDYBY mnie ktoś zapytał, jakie są istotne przyczyny żywotności belgijskiej — zawahałbym się na to pytanie odpowiedzieć; tak dalece bowiem problem ten jest złożony. Dla czytelnika polskiego będzie jednak pożytecznem nakreślić pokrótce kilka z tych przyczyn.

Pierwsza przyczyna: geograficzna sytuacja Belgji, położonej w samem sercu Europy. W żadnym kraju nie przeciwstawiają się wyraźniej niż w Belgji trzy wielkie i oryginalne cywilizacje: łacińska, anglo-saska i germańska. W okresie przedwojennym Belgja nie żywiła żadnych uprzedzeń do którejkolwiek z tych cywilizacyj. Przyswajała ona sobie każdą z nich, filtrując je przez pryzmat swego dobrego rozsądku i rasowego genjuszu.

Druga przyczyna: jej atawistyczny instykt pracy, zrodzony na podłożu konieczności. Brak surowców zmusił Belgję do akcji produkcyjnej i przetwórczej.

Trzecia przyczyna: istnienie na jej terytorjum złóż węglowych pozwoliło jej na rozwój przemysłów: metalurgicznego, ceramicznego, szklanego, kryształowego etc, etc.

Czwarta przyczyna: obecność w jej granicach światowego znaczenia portu, który jest w stanie zapewnić obfite frachty, a tem samem tanie, zarówno dla przypływających, jak i dla odpływających statków. Port w Antwerpji jest zatem dla Belgji jednym z istotnych elementów jej dobrobytu. Różni on się zasadniczo od swoich dwóch konkurentów: Rotterdamu i Hamburga.

Rola Rotterdamu polega na funkcji nawskroś tranzytowej. Jest on avantportem dla westfalsko-reńskiej prowincji Niemiec. Jest on również od niej uzależniony. Przez Rotterdam przechodzą rudy żelazne, sprowadzane ze Szwecji, Hiszpanji i Francji, a przeznaczone do wysokich pieców zagłębia Ruhr. I naodwrót, Rotterdam jest portem wywozowym dla węgla niemieckiego. W całokształcie obrotów towarowych Rotterdamu siedem dziesiątych stanowi tranzyt.



Robert Billiard,
Ing. d. Constr. Civ.
Prezes Syndykatu Eksporterów

Obroty towarowe Hamburga i jego rola są bardziej zrównoważone. Niemniej jednak jego przywóz znacznie przewyższa wywóz i port w Hamburgu jest zainteresowany w tem, aby zwracać się do Antwerpji w poszukiwaniu brakującego mu frachtu wywozowego. Z pośród trzech portów północnych (Rotterdam, Hamburg i Antwerpja) najwięcej zrównoważony jest port w Antwerpji. Globalny tonaż przywozu i wywozu niebardzo się różnią swą objętością. Frachtu dla tonażu statków zawijających do portu antwerpijskiego dostarcza krajowa produkcja belgijska oraz przedłużenie jego zaplecza, sięgające do Paryża i Bazylei.

Jeśli zatem Hamburg jest zainteresowany w tem, aby zwracać się do Antwerpji o ładunek, to interes Gdyni będzie tutaj identyczny.

Jakkolwiek Belgja bynajmniej nie stanowi centrum produkcji surowców to jednak Antwerpja jest światowem centrum rozdzielczem.

Kolonja Kongo zaopatruje port w Antwerpji w tem znaczeniu, że dostarcza mu kość słoniową, miedź, cynę, orzechy palmowe etc.

Jednakże ilość towarów nadsyłanych przez Kongo jest procentowo minimalna w stosunku do ładunków nadchodzących do Antwerpji z innych krajów.

Antwerpja stanowi zatem centrum rozdzielcze pierwszorzędnego znaczenia w Europie, a Polska ma niewątpliwy interes, aby w tem centrum się zaopatrywać.

Antwerpja zaś może z dużem powodzeniem przyjmować z Polski przesyłki zboża, żyta, jęczmienia i owsa — nie mówiąc już o węglu, solach, przetworach naftowych, drzewie, podkładach kolejowych etc.

Olbrzymie dogodności rynku belgijskiego mogą być scharakteryzowane w kilku słowach: żadnych ograniczeń dewizowych, dotrzymywanie terminów

płatności, obfite zapotrzebowanie, zdrowa sytuacja gospodarcza kraju.

Powiedzieliśmy, że sytuacja gospodarcza kraju jest zdrowa. Wyliczymy zatem pokrótce elementy uzdrowienia tej sytuacji, porównując lata 1935 i 1934.

Bezrobocie w roku 1935 zmniejszyło się w porównaniu z rokiem poprzednim o 15 %.

Wydatki na walkę z bezrobociem pochłonęły tylko 800 miljonów franków w roku 1934 podczas gdy w roku 1935 wyniosły one 963 miljony franków.

Liczba bankructw, układów i nadzorów sądowych uległa zmniejszeniu w roku 1935 — w porównaniu z rokiem 1932. W czwartym kwartale 1935 roku liczba bankructw wyniosła 178, podczas gdy w tym samym okresie roku 1934 wyniosła 253 — a zatem zmniejszyła się o 30 %. Jeśli chodzi o statystykę zatwierdzonych układów to w tym samym okresie roku 1935 zanotowano 21 wypadków, w 1934 natomiast 48. Liczba nadzorów sądowych w tym samym okresie wzrosła: 19 w 1934 i 31 w 1935. Należy jednak zauważyć, że ustawa o nadzorach sądowych jest bardzo niedawna, gdyż weszła ona w życie w 1934 roku.

Dochód towarzystw akcyjnych zwiększył się. W listopadzie 1935 (ostatnia data spisu) saldo dodatnie 260 towarzystw akcyjnych, uwzględnionych w spisie, wyniosło, po potrąceniu strat, 6,1 % kapitałów wpłaconych (w listopadzie 1934 tylko 3,6 %).

Przewóz osób na kolejach przyniósł w dochodach w grudniu 1935 dwa procent mniej aniżeli w grudniu 1934. Natomiast dochód za przewóz towarów zwiększył się w tym samym okresie o 13,8 % pomimo obniżenia taryfy kolejowej o 10 %, począwszy od stycznia 1935.

Liczba wagonów załadowanych w grudniu 1935 przewyższa o 18 % stan z grudnia 1934.

W roku 1935 liczba okrętów, które zawinęły do portu w Antwerpji, wyniosła 11.125 podczas gdy w roku 1934 tylko 10.305. Tonaż tych okrętów podniósł się z 20,6 miljonów ton do 22 miljonów.

W Gandawie natomiast zarejestrowany został lekki spadek (1.755 statków o pojemności 1,9 miljonów ton zamiast 1.929 statków o pojemności 2 miljony ton).

Port w Brukseli również wykazuje lekkie cofnięcie się (w styczniu 1936: 70 statków o 40.000 ton — w styczniu 1935: 77 statków o 46.000 ton). Natomiast w żegludze rzecznej nastąpiła poprawa z 360.000 ton do 492.000 ton.

Globalnie biorąc, przywóz w roku 1935 zmniejszył się pod względem tonażu, natomiast zwiększył się jeśli chodzi o jego wartość o 23 % w porównaniu z rokiem 1934. W wywozie stan tonażu pozostał ten sam, lecz wartość jego podniosła się o 17 %. W rzeczywistości zaś ma się tutaj do czynienia ze spadkiem, po przeliczeniu na współczynnik złota.

Ten spadek wartości, wyrażonej w złocie, nie powinien jednak być brany pod uwagę, ponieważ wartość złota zwiększyła się w gospodarce światowej. Innemi słowy mówiąc siła nabywcza złota niepomiernie się wzmogła, do tego stopnia, że zpowodowała w rezultacie kryzysy monetarne i ekonomiczne.

Przemysł belgijski również wykazał bezsprzeczną poprawę.

W porównaniu z listopadem 1934 produkcja elektryczności zwyżkowała o 13 % w listopadzie 1935.

Wytwórczość metalurgiczna podniosła się o 2 % w grudniu 1935 w porównaniu z tym samym miesiącem 1934.

Liczba czynnych wysokich pieców wynosiła 41 w listopadzie 1935 zamiast 37 w listopadzie 1934.

Kilka uwag o produkcji w belgijskich kopalniach węgla, co zapewne zainteresuje czynniki polskie:

Wydobycie węgla w roku 1935 równa się wydobyciu z 1934 (plus 0,4 %).

Zapasy węgla spadły natomiast z 3,9 miljonów ton (w lipcu 1935) do 2,5 miljonów ton w grudniu 1935.

W związku z tem Agencja Ekonomiczna i Finansowa pisała (10 luty 1936): „W sytuacji przemysłu węglowego wewnątrz kraju decydującą rolę odegrały dwa zjawiska: powołanie do życia Narodowego Biura Węglowego i dewaluacja franka belgijskiego. Utworzenie organizmu, grupującego w swojem łonie wszystkich producentów węgla belgijskiego, położyło kres przesadnej konkurencji na rynku wewnętrznym, konkurencji, która rujnowała przemysł węglowy. Postępując zawsze z umiarkowaniem, Biuro to potrafiło od samego początku doprowadzić do podniesienia cen, szczególnie niskich, pewnych gatunków węgla. Po dewaluacji franka polityka Biura pozostała również umiarkowana, ograniczając się do normalizowania cen sprzedaży w zależności od zwyżki kosztów produkcji, na którą wpływał fakt podniesienia zarobków o 7,5 %, jak również drożej kalkulujące się nabywanie surowców, używanych w kopalniach.

„Dzięki tej polityce, Belgja jest dzisiaj jedynym krajem w którym ceny węgla na rynku wewnętrznym są niższe od wskaźnika cen światowych. Oczywistem tego następstwem jest hamowanie przywozu węgla zagranicznego. Jeśli wpływ dewaluacji franka belgijskiego odbił się niekorzystnie na kosztach produkcji węglowej w Belgji, to natomiast dewaluacja odbiła się korzystnie na dochodach kopalń, obliczanych we frankach belgijskich, a pochodzących ze sprzedaży węgla eksportowanego zagranicę. Ponadto, w ciągu roku 1935, Belgja zajęła poważne miejsce na zagranicznych rynkach eksportowych. Sytuacja przemysłu węglowego w Belgji doznała zatem poprawy w omawianym okresie roku 1935.

„Z punktu widzenia technicznego, naczelnem dążeniem sfer zainteresowanych jest podniesienie wydajności. Możliwość lepszych wyników naszych kopalń węglowych pozwoliłaby na uruchomienie większych kapitałów inwestycyjnych, celem rozbudowania urządzeń kopalń, a tem samem podniesienia zdolności konkurencyjnej."

Produkcja koksu we wrześniu, październiku i listopadzie 1935 jest większa o 10 —19 i 13 % w porównaniu z wrześniem, październikiem i listopadem 1934. W produkcji aglomeratów węglowych zwyżka wynosi w tym samym okresie 1—12 i 23 %.

Sytuacja przemysłów tekstylnych jest szczególnie pomyślna.

Zwiększenie wywozu ilościowo (w kilogramach) występuje specjalnie przy przędzy i wyrobach włókienniczych (plus 11 % i plus 14 %). Jeśli chodzi o wyroby koronkarskie, to wartość ich podniosła się w bardzo dużym stosunku (około 68 %) gdyż przewyższa ona o 17,8 % wartość wywozu w roku ubiegłym, pomimo, że wywóz tym razem zmniejszył się o 30 %.

Należy również zwrócić uwagę, że ceny otrzymane za konfekcję były bardziej korzystne aniżeli ceny płacone za przędzę i wyroby włókiennicze. Wreszcie, że ceny otrzymane za surowce (uwzględniając trzy miesiące, które poprzedziły dewaluację) są równe względnie wyższe od współczynnika dewaluacji.

Kształtowanie się cen: Indeks cen dla całej Belgji w dniu 15 stycznia 1936 ustalony był na 685 punktów, a zatem wyższy o jeden punkt w porównaniu ze stanem z dnia 15 grudnia i o 10,3 % w porównaniu z miesiącem marcem 1935. Indeks kosztów utrzymania wynosił 186 punktów w grudniu, 187 w listopadzie; indeks cen hurtowych wynosił 579 zamiast 582. W dniu 25 stycznia indeks ten podniósł się do 581 punktów.

Budownictwo: Liczba wydanych upoważnień na budowę w okręgach miejskich wyniosła w miesiącu listopadzie 1935 o 31,9 % więcej aniżeli w odnośnym miesiącu 1934.

Izby Kompensacyjne Rozrachunkowe: w grudniu 1935 suma kapitałów skompensowanych wyniosła 92,5 % sumy kapitałów skompensowanych w grudniu 1934 (w listopadzie 91,7 %). Dla samego miasta Brukseli wskaźnik wy-

nosi 89,2 (w listopadzie 91,7 %). Tutaj wynik jest sprzeczny ze wzmożeniem się obrotów.

Obrót czekowy w Pocztowej Kasie Oszczędności: grudzień 1935: 61,1 % więcej aniżeli w grudniu 1934 (listopad więcej o 16 %).

Stosunek weksli niezapłaconych do weksli przedstawionych do zapłaty przez Bank Narodowy: w grudniu 1935 liczba weksli niezapłaconych wynosiła 6,32 % ogólnej liczby weksli przedłożonych do zapłaty (grudzień 1934 7,7 %). Jeśli chodzi o sumy weksli, to weksle niezapłacone przedstawiały 1,72 procent ich wartości zamiast 1,37 % w roku ubiegłym.

Wkłady oszczędnościowe: w okresie jednego roku, od grudnia do grudnia, wpłaty zwiększają się o 21 %, a wypłaty zmniejszają się o 18,5 %. W pierwszej połowie stycznia wpłaty przekroczyły wypłaty o 97,5 miljonów, przewyższając w ten sposób wypłaty w dwójnasób (215 %).

Wpływy podatkowe: w porównaniu z listopadem 1934 wpływy z bezpośrednich podatków zwiększyły się w miesiącu listopadzie 1935 o 0,4 % — dochody z ceł i akcyz o 10,8 % — dochody z taksy rejestracyjnej o 21,6 %. Globalne wpływy zwiększyły się o 10,4 %

Wpływy podatkowe za pierwsze jedenaście miesięcy roku 1935 przekraczają wpływy za ten sam okres roku ubiegłego o 0,8 %.

Opierając się na Biuletynie Izby Handlowej w Brukseli, naszkicowaliśmy w ten sposób krótki obraz stopniowego uzdrawiania gospodarczej sytuacji Belgji.

Poprawa jest niezaprzeczalna.

Jest powszechnie znanym objaw, że kraje prosperujące są więcej gościnne od krajów dotkniętych kryzysem. Przyczyną skurczenia się obrotów jest spadek cen, co zkolei zmniejszyło marżę między kosztami produkcji a sumą obrotów, wywołując ruinę niektórych przemysłów i zmuszając rządy poszczególnych krajów do podniesienia barjer celnych, aby w ten sposób ochronić istniejących jeszcze producentów.

Obecnie, kiedy ceny surowców zaczynają zwyżkować, następuje w pewnym stopniu powrót do dobrej konjunktury. Niestety niektóre przemysły zostały dotknięte kryzysem w sposób bardzo dotkliwy i będą mogły się odrodzić tylko w nowej formie.

Po Anglji, państwach skandynawskich, Portugalji — Belgja patrzy w przyszłość z ufnością.

Pragnieniem naszem jest, aby Polska mogła wyzwolić się z trzęsawiska protekcjonistycznego, w jakiem pogrążone są jeszcze niektóre dziedziny jej życia gospodarczego i udostępnić przywóz produktów belgijskich, bez narażania na jakiekolwiekbądź niebezpieczeństwo swojej gospodarki. Pragniemy również, aby, z drugiej strony, Belgja poczuła się dostatecznie silną na drodze swego uzdrowienia ekonomicznego celem potraktowania polskich wysiłków ekspansyjnych życzliwie i po bratersku.

WŁODZIMIERZ ZBROWSKI

En marge du nouveau traité

LE CARACTÈRE donné au nouveau traité de commerce avec la Belgique par la visite de M. Beck, ministre des Affaires étrangères, à Bruxelles, l'accueil chaleureux qui lui fut fait par le roi Léopold III, ainsi que par M. van Zeeland, premier ministre, par le gouvernement et tous les milieux économiques, ce caractère, disons-nous, permet d'envisager le dit traité comme une nouvelle étape du rapprochement économique entre la Belgique et la Pologne.

Nous ne rappellerons pas ici en détail toutes les circonstances des relations polono-belges. Nous nous bornerons à affirmer qu'il résultera pour nous du récent traité de nombreux avantages d'ordre économique et financier.

Le nouveau traité commercial (où l'on a fait de part et d'autre d'importantes concessions) n'est en somme que le cadre où les deux parties devront introduire ce qu'il sied.

Le développement antérieur des échanges commerciaux polono-belges reflète exactement la structure économique des deux pays. Autant les exportations polonaises en Belgique ont, pendant les années de crise, fait chaque année des progrès considérables, autant les importations de produits belges en Pologne ont presque continuellement décru. La Pologne a conquis le marché belge tant par le bon marché des produits alimentaires et des matières premières destinées à l'industrie que par l'organisation, chaque année meilleure, de son exportation. Au sujet de l'exportation des produits agricoles polonais, la Belgique compte au nombre des acheteurs les plus importants. Il en est de même pour le bois et la houille.

La réduction des importations de produits belges en Pologne s'explique par le caractère même de la production de la Belgique. Entre autres nombreuses marchandises que la Belgique exportait (et pourra exporter aussi chez nous dans l'avenir), une position importante revient aux articles à caractère d'investissement, articles dont l'importation en Pologne a baissé conjointement avec l'arrêt général du mouvement d'investissement. Il importe d'ajouter que cette baisse a été aggravée par une disposition assez rude touchant les conditions de payement faites aux acheteurs polonais. Cette rigueur est particulièrement sensible lorsqu'on noue des relations d'affaires avec des maisons belges désireuses d'introduire leurs produits sur le marché polonais. Cette attitude résulte d'un manque de connaissance exacte du marché polonais.

Cependant, il faut tenir compte du fait que la Belgique, bien qu'entièrement d'accord de maintenir un solde actif, quant à la balance commerciale, en faveur de la Pologne, tend à ce que ce solde résulte d'échanges relativement importants. Nous ne voyons nullement dans cette tendance une opposition d'intérêts, d'autant moins qu'elle nous donnera la possibilité d'étendre la nomenclature de notre exportation. Dans la mesure donc où nous tenons à occuper sur le marché belge une position importante, nous devons envisager avec bienveillance l'augmentation des exportations belges en Pologne; nous devons d'autre part faciliter aux Belges la connaissance du marché polonais, leur expliquer notamment qu'une augmentation des exportations belges devrait être suivie d'un afflux du capital d'investissement belge, si désirable pour nous.

C'est dans ce sens que la Chambre de Commerce polono-belge a décidé de tendre ses efforts. Les résultats obtenus jusqu'ici sont certes assez modestes, car l'accord commercial de 1933, insuffisamment adapté aux besoins des échanges polono-belges, ne présentait pas une base suffisante.

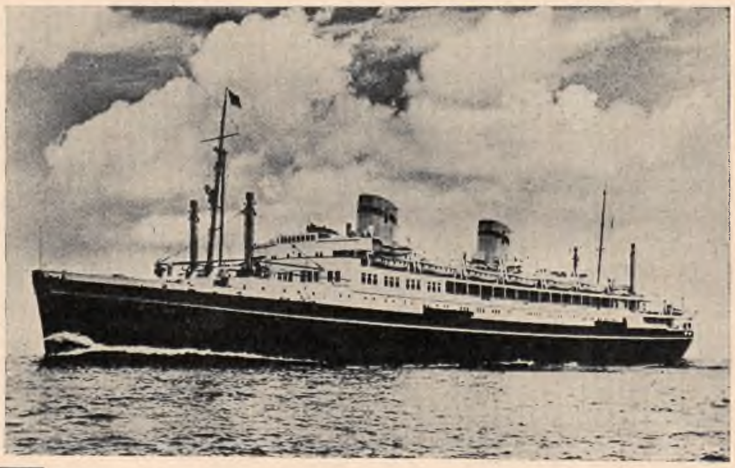
Le traité conclu dernièrement crée pour nombre de points importants, une stabilisation mutuelle, tant sous le rapport du montant des contingents que sous celui des tarifs douaniers. Il nous permettra par conséquent de mener à bien l'action entreprise. Celle-ci consiste surtout à veiller à ce que les exportateurs polonais d'une part exploitent toutes les possibilités existantes d'écoulement des marchandises sur le marché belge, d'autre part exploitent aussi les branches d'importation où la Pologne pourrait occuper une place avantageuse à coté des autres fournisseurs du marché belge.

Pour que son activité soit équilibrée, cependant, la Chambre se donne aussi pour tâche de fournir des informations aux acheteurs polonais qu'intéressent les articles belges, de mettre par ailleurs au courant de la situation du marché polonais (ses exigences, ses conditions de travail) les firmes belges qui s'y intéressent.

M/S „BATORY"



Portret króla



Fragmenty salonów

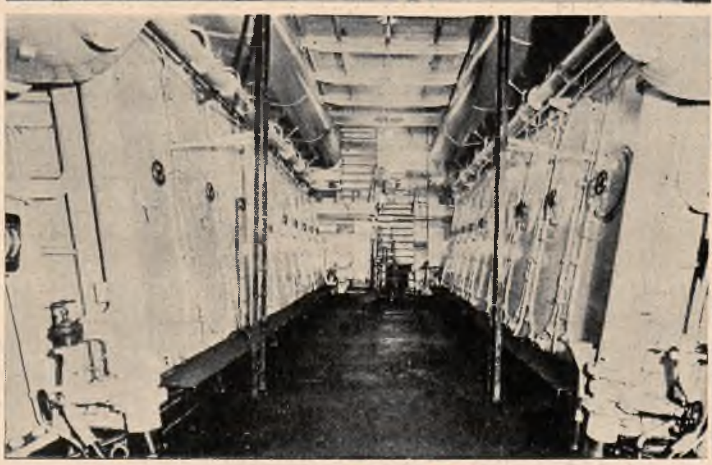




Czytelnia



Hala maszyn



Bar III klasy



Colonel B. E. M. CHARLES MERZBACH

Les relations polono-belges dans le passé

EN CONSTATANT aujourd'hui l'importance et la cordialité des relations intellectuelles entre la Pologne et la Belgique, il convient de jeter un regard rapide vers le passé et on acquiert alors la conviction que ce fait est tout naturel, et ne constitue en somme que la continuation et l'aboutissement des coutumes anciennes, qui perdurent depuis près d'un millénaire.

Je voudrais, dans les quelques pages qui vont suivre, non pas en faire l'historique, mais donner seulement quelques brèves indications, et citer quelques exemples, parmi tous ceux qui sont fournis par l'histoire.

En remontant au début de l'introduction du christianisme en Pologne nous constatons au 11-e siècle que le Roi Boleslas I-er, de la dynastie des Piasts, fait appel à des moines du diocèse de Liège; cela explique aisément comment il se fait qu'on y retrouve diverses églises dédiées à Saint Léonard, un des compagnons de Clovis, converti après la bataille de Tolbiac, et qui reste si populaire sur les bords de la Meuse belge.

Au siècle suivant on retrouve sur les sièges épiscopaux polonais ou dans les charges importantes du clergé, maints prélats originaires du pays de Liège.

Au XV-e siècle, un Belge illustre, Ghillebert de Lannoy, conseiller et chambellan du grand duc de Bourgogne, Philippe le Bon, se rendit en 1413, 1414 et 1421 en Pologne auprès du Roi Ladislas Jagellon; il a narré ses souvenirs de voyage dans un ouvrage, parvenu jusqu'à nous, et que le grand historien Lelewel, dont nous aurons à parler plus loin, a fait sortir de l'oubli. Si le grand seigneur belge fut très bien reçu par le roi de Pologne, c'est en grande partie à cause des services qu'il lui avait rendus en combattant avec lui contre le Duc de Poméranie.

Dans la suite, nombreux sont les artistes flamands, peintres, architectes, sculpteurs, qui sont appelés en Pologne par les Rois ou les grands seigneurs polonais, à moins que ce ne soient ceux-ci qui profitent de leurs voyages dans nos provinces, pour visiter les ateliers de nos artistes et leur faire des commandes importantes et variées.

Faut-il rappeler ici les 156 pièces de tapisserie commandées à Bruxelles par le Roi Sigismond Auguste, et dont jv plupart ont survécu jusqu'à nos iaurs et font l'admiration de tous les lositeurs de Cracovie? Nulle part ne se trouve un ensemble aussi prestigieux de tapisseries bruxelloises que celui du Château de Wawel, dont je conserve un souvenir impérissable.

Les étrangers, qui ont visité l'an dernier notre exposition internationale de Bruxelles, ont d'ailleurs puns'en rendre compte par quelques pièces qui avaient été prêtées, et notamment l'Histoire de la Tour de Babel, d'après les cartons du peintre malinois Michel Coxie.,

Citerons-nous l'architecte Henri van Peene, qui, appelé en 1625 à Cracovie par Sigismond III, écrit en latin l'année suivante à l'Infante Isabelle, pour qu'elle délivre un sauf-conduit à sa femme et à ses enfants dont il désirait la présence en Pologne?

Faut-il signaler que le grand Roi Jean III Sobieski, dont une des plus belles avenues bruxelloises rappelle le souvenir glorieux et spécialement son triomphe à Vienne en 1688, avait nommé comme son premier peintre, notre compatriote Ferdinand van Kessel, d'une famille d'artistes anversois, dont quatre membres sont bien connus dans la peinture et la gravure?

Mais le grand Sobieski fut attaché à la Belgique par des liens autrement étroits, puisque sa fille, Thérèse Cunégonde, épousa le Duc Maximilien-Emmanuel de Bavière, qui avait combattu aux côtés de son père devant Vienne, et qui, depuis 1691 exercait les fonctions de gouverneur général des Pays-Bas. [1]

La princesse polonaise résida donc à Bruxelles dans le fastueux palais qu'avait habité Charles-Quint. Elle se fit aimer de la population en prenant part avec son époux aux fêtes populaires.

Ce fut également à Bruxelles que naquirent en 1696 et 1697, les enfants de Thérèse Cunégonde, la princesse Marie-Anne, dont le Roi d'Espagne fut le parrain, et le jeune Charles-Albert, qui devint plus tard l'empereur Charles VII, au règne éphémère.

Un fait très significatif est à signaler, c'est la collaboration maritime polono-belge au XVIII-e siècle. Pour remédier à la fermeture de l'Escaut, imposée par les grandes puissances dans le but de ruiner le port d'Anvers, il s'était créé une importante association, dite Compagnie d'Ostende ou Compagnie des Indes, qui, avec un succès considérable, disputa à nos voisins envieux la conquête des marchés lointains. Immédiatement nos rivaux, hollandais et anglais, s'inquiétèrent de nos succès et arrachèrent du faible Charles VI, le 31 mai 1727, un édit

[1] Charles Maroy: Les descendants de Sobieski en Belgique. [Eventail du 27 août 1933]—M. Maroy, qui a particulièrement étudié les rapports polono-belges, m'aconfié ses précieuses notes, donts je me suis amplement servi pour écrire cet article.

suspendant l'activité de la société pour un terme de sept ans. C'est alors qu'Auguste II, roi de Pologne, sauva la situation en accordant des lettres de mer à deux navires: ,,Le Cheval Marin'' et ,,Le Neptune''; on vit ainsi le pavillon polonais flotter sur des navires transportant des produits belges à nos compatriotes des Indes.

La fin du 18-e siècle vit arriver à Bruxelles un fils du Roi Auguste III de Pologne, Albert Casimir. Ce prince avait épousé une fille de l'impératrice Marie-Thérèse, l'archiduchesse Marie-Christine, qui était en conséquence soeur de Joseph II et de l'infortunée Marie-Antoinette. A cette occasion, le prince avait reçu la principauté de Tesschen et avait été nommé, conjointement avec son épouse, gouverneur général des provinces belges. Ce couple vint done se fixer à Bruxelles en 1781, et c'est dans notre bonne ville qu'il tint désormais sa cour et occupa, pendant la belle saison, le Château de Mariemont. Ce fut, notamment, Albert Casimir qui posa, en 1782, la première pierre du Château de Laeken, résidence habituelle de nos souverains depuis lors.

Avant de rappeler les rapports nombreux entre nos deux pays, qui débutèrent après les révolutions de 1830, je voudrais, en quelques lignes, souligner divers contacts de la grande famille princière belge, les Ligne, avec la Pologne. Au 16-e siècle déjà, le prince Lamoral de Ligne, fut envoyé à la cour du Roi Sigismond III à l'effet de lui remettre, comme ambassadeur de son souverain Philippe II, le collier de l'Ordre de la Toison d'Or.

Au cours du 18-e siècle, un autre Ligne, ,,le prince charmant'', le feld-maréchal Charles-Joseph de Ligne, se rendit à diverses reprises en Pologne, d'abord à la cour d'Auguste III, puis à celle de Stanislas Poniatowski au retour de son fameux voyage en Russie, où l'avait accueilli de facon toute spéciale l'impératrice Catherine. C'est alors, en 1780, qu'il recut l'indigénat polonais, grâce à l'évêque de Wilna, Massalski, qui était l'oncle et le tuteur de sa bru, la princesse Hélène Massalska; celle-ci, mariée en 1779 à Charles de Ligne, devait perdre son époux, vaillant officier comme son père, dès le 13 septembre 1792, tué dans les rangs de l'armée de Clerfayt, en Argonne.

L'eminent écrivain qu'est le prince de Ligne consacre, dans ses oeuvres, de nombreuses pages à ses séjours en Pologne, dont il rapporte des observations très personnelles et très piquantes.

Signalons enfin que, en 1836, le prince Eugène-Lamoral de Ligne (celui-là même que certains de nos aieux, après la révolution de 1830, auraient voulu élire Roi des Belges) épousa la princesse Hedwige Lubomirska. Cette grande dame polonaise arrivait dans notre pays précisément au moment où beaucoup de ses compatriotes, à la suite de la Révolution du 29 novembre 1830, des revers de l'armée polonaise et de la prise de Varsovie par le Général Paskievitch (7 septembre 1831), contraints à fuir leur patrie, avaient trouvé un refuge en Belgique. Est-il besoin de dire qu'ils trouvèrent un grand réconfort chez la princesse de Ligne, qui les accueillait avec bonté dans son hôtel donnant sur le parc de Bruxelles, de même qu'au châteaude Beloeil? La population belge tout entière, sachant que l'attitude de ces infortunés avait empêché le czar d'intervenir contre nous les armes à la main, s'ingénia de toutes les manières, à leur venir en aide, tandis que le Gouvernement constitua quatre dépôts en province pour recevoir les Polonais, auxquels une certaine somme d'argent était allouée.

Parmi les émigrés figuraient, notamment, le savant orientaliste Alexandre Chodźko, le prêtre démocrate Casimir Waliski, André Towiański, Worcell, Mierosławski, et bien d'autres; mais il convient de citer hors pair le grand patriote Joachim Lelewel qui, expulsé de France en septembre 1833 par le gouvernement de Louis-Philippe, vint s'installer à Bruxelles, et y vécut jusqu'en 1861, entouré de l'estime et de la considération de tous.

C'est chez nous que le savant professeur de Wilna continua ses importants numismatiques, géographiques et historiques. Nous ne ferons pas la liste de tous les ouvrages qu'il publia pendant ces trente années, et dont plusieurs, tels que ,,La numismatique du Moyen-Age'', sont encore aujourd'hui classiques. On reste frappé de l'énormité du labeur fourni par Lelewel, qui gravait souvent lui-même sur le métal, à l'aide de son canif te du burin, les illustrations qui ornaient ses publications numismatiques.

Grâce à ces réfugiés de marque, l'émigration polonaise en Belgique s'attira la sympathie générale, qui fut encore accrue par les services rendus par les officiers polonais, incorporés dans notre jeune armée dès 1832. Le roi Léopold I—er avait formé le projet de créer une légion polonaise, mais il dut y renoncer à cause de l'opposition de la France et de la

pression des cours de Nord. Mais il put recruter des officiers étrangers, dont une soixantaine de Polonais, parmi lesquels des officiers de cavalerie, d'artillerie, d'infanterie, d'état-major et même des médecins.

L'armée belge, ne comptant à cette époque aucun général ayant commandé devant l'ennemi, notre Roi avait fait pressentir le général Skrzynecki dès 1832, mais l'ancien généralissime polonais n'accepta pas, trouvant que les apparences de guerre n'étaient pas assez certaines à ce moment. Ce n'est qu'en 1839 qu'il entra dans notre armée, en qualité de général de division, en même temps que quatorze officiers d'infanterie; il conserva son emploi dans notre armée jusqu'en 1848.

Il convient de signaler avant tout le colonel de cavalerie Ignace Kruszewski, qui avait 32 ans à peine et qui fut appelé au commandement du 2-e régiment de chasseurs à cheval à Namur, de 1832 à 1842. Nommé général-major en 1842, il fut désigné pour commander à Malines, une brigade de cavalerie légère jusqu'à sa désignation en 1848 pour commander la division de cavalerie légère. Il conserva ces fonctions jusqu'à sa pension le 29 juillet 1852.

Il y aurait beaucoup de choses à dire au sujet du service dans l'armée belge de ces officiers, dont j'ai donné ailleurs la liste [1]) et esquissé quelques-unes, des figures les plus caractéristiques, telles que les Colonels Prot de Prószyński et comte Ladislas Zamoyski, les majors von Brochowski, Froelich, Kleczowski, Zboiński, le Capitaine comte Potocki, etc.

A cause de la présence des officiers polonais dans notre armée, la Russie avait toujours refusé de nouer des relations diplomatiques avec la cour de Bruxelles. Ce ne fut qu'en 1853, lorsque la loi du 13 mars eut pensionné tous les officiers polonais naturalisés, que Moscou reconnut enfin notre nationalité, acquise depusi 1830.

On sait qu'après le soulèvement de 1863, un nouvel afflux d'émigrés polonais se repandit de par le monde, et notamment en Belgique, pays de liberté, qui fut toujours accueillent aux étrangers infortunés. Nombre de ceux-ci firent souche en Belgique et leurs descendants occupent dans notre pays des situations en vue [2]). Ils y ont constitué divers groupements pour resserrer encore les liens polono-belges, dont les pages qui précèdent ont essayé de donner une très légère idée.

On l'a souvent répété, — et c'est une remarque consolante —, la Pologne et la Belgique ont toujours été animées d'une haute estime réciproque, tout les unit, rien ne les sépare. Leur amitié, quasi millénaire, forme un élément non négligeable, qui les aidera toutes deux à triompher allègrement des difficultés de l'heure présente.

---

[1]) Przegląd Współczesny. Kwiecień 1932.

[2]) Voir notre étude dans le Przegląd Współczesny. Kwiecień 1932.

T. SOPOĆKO

Kilka fragmentów z dawnych stosunków belgijsko-polskich

WIZYTA polskiego szkolnego statku „Iskra" w Bruges, z ostatnich dni maja i pierwszych czerwca ub. r., była pięknem nawiązaniem do wielowiekowej tradycji stosunków morskich z tem miastem, na tle ogólnej szczerej przyjaźni jaka zawsze łączyła Belgję i Polskę.

„Bruges la morte" — miasto zamarłe, istniejące już dziś wyłącznie dzięki wspomnieniom dawnej świetności, z czasów kiedy tam koncentrował się handel międzynarodowy, a wszystkie porty świata, wśród których nie brakło i Gdańska, słały do tej znajdującej się w głębi lądu spokojnej przystani swe okręty po towary, dla zaspokojenia najbardziej wybrednych wymagań swych klijentów.

Wiek XV i XVI był okresem wielkiego rozkwitu Bruges, do którego dochodziły statki morskie o czterechsettonowej pojemności. Składy i magazyny portowe, przepełnione płodami wszystkich krajów nie wyłączając Indji, Persji i Włoch, nie mówiąc już o tych które pochodziły z Anglji, Norwegji czy Polski, tworzyły oddzielną dzielnicę, w której kupcy wielu krajów mieli swe agencje, a dwudziestu konsulów obcych państw miało stałe siedziby.

W sześciu portach Bruges zawsze było miejsce dla zagranicznego okrętu, zawsze znajdowali się nabywcy na przywiezione towary, a przytulne gospody oczekiwały zmęczonych i spragnionych wypoczynku oraz zabawy marynarzy.

Z zapisków mieszczanina krakowskiego Jana Slepkogila z 1402 r. dowiadujemy się, iż już w owym czasie istniały stałe i ożywione stosunki między Bruges a Krakowem via Gdańsk.

Za nasze zboże, miód czy futra, słano do Polski wyszukane tkaniny, cienkie płótna, wysoce cenione flamandzkie sukna zwane u nas „sajetami" czy też „falendyszami", z wyrobu których Flamandzi słynęli na cały świat. Równie duże powodzenie miały słynne gobeliny, kosztowne wymyślne meble i t. p.

Bogactwo ówczesnych mieszczan Bruges szło w zawody z ich dumą. Wystawnością strojów i sposobem życia starali się oni dorównać lub nawet przewyższyć rycerstwo. Gdy król Filip Piękny ze swą żoną po raz pierwszy uroczyście wjeżdżał do Bruges, królowa miała się odezwać.

— Sądziłam, że jestem jedyną królową w tym kraju, tymczasem, po strojach sądząc, widzę ich całe setki[1]).

„W roku tysiąc czterysta dwónastym[2]) w miesiącu marcu wyruszyłem z Ekluzy i puściłem się na morze na statku. Płynąłem koło wysp Hollandji i Zeelandji i koło Frisji wyższej i niższej i koło Jutlandji i przybyłem do Danji, gdzie jest miasto zwane Skagen. Ze Skagen, mijałem lewicą koło kraju Norwegji, a potym wszedłem w Zund i przybyłem do portu i miasta zwanego Helsingor. Stąd dążyłem koło kilku miast, gdzie kupcy i marinarze leżą, którzy łowią rybę. Potym koło wyspy Hwen, która jest duńska i koło Bornholm, a potym koło całego kraju i księstwa Pomorskiego, które należy

---

[1]) K. Ostaszewski — Z krainy prawa, wolności i pracy—Lwów 1907.

[2]) Lelewel prostuje tę omyłkowo podaną datę na 1413.

do króla Duńskiego, a potym przybyłem do pewnego portu i miasta zamkniętego zwanego Gdańsk, przez które miasto przechodzi rzeka Wisła, co uchodzi w morze i zowią właściwie port Wisłą, według jimienia rzeczonej rzeki"[3]). Tak opisał swą pierwszą podróż do Polski Gilbert de Lannoy, szlachcic belgijski, który dwukrotnie odwiedził nasz kraj, raz, jeżeli można się tak wyrazić, podróżując prywatnie, a następnie w 1421 r. już jako pierwszy poseł królów Francji i Anglji do Władysława Jagiełły. Pamiętniki z tych podróży, które spisał de Lannoy, stanowią bardzo cenny i ciekawy przyczynek do historji owych czasów. Przeleżały one w rękopisie do XIX w. Jedno z najpierwszych wydań zawdzięczamy Lelewelowi, który dokonał tłomaczenia i podał równolegle francuski tekst oryginału obok polskiego przekładu.

---

[3]) Tekst w skrócie, według tłomaczenia Joachima Lelewela: ,,Gilbert de Lannoy i jego podróże" wyd. Bruksela—Poznań 1844.

Drugą swą podróż odbył de Lannoy w większej części drogą lądową, ale dla bezpieczeństwa wyprawił swych ludzi ,,signety i klejnoty" morzem. To unikanie podróży lądowej i kierowanie drogi morzem na Polskę spotykamy w różnych czasach. świadczy to chlubnie o naszym kraju i jego administracji. Wiedziano, iż Polska nigdy nie była krajem Raubritterów, więc zarówno kupcy jak i pielgrzymi do Ziemi świętej pewniej i bezpieczniej czuli się jadąc przez Polskę niż przez inne kraje ówczesnej Europy.

Kontakt między Polską i Belgją nawet w tych odległych czasach był zawsze ożywiony. świadectwo dają temu również do dziś zachowane dwa rękopiśmienne herbarze flamandzkie, jeden z XV, drugi z XVI w. — w obu znajdujemy dość znaczną liczbę herbów i nazwisk szlachty polskiej. Pozostawmy erudytom szczegółową analizę tych ciekawych dokumentów, dla nas w tej chwili są to dowody bezpośrednich stosunków między rycerstwem polskiem a flamandzkiem.



Władysław IV, Król Polski.
(Portret wykonany przez artystów belgijskich)

Sztych ze zbiorów autora.

Przy tej okazji pozwolimy sobie przypomnić długoletni pobyt w XVI w. w Belgji na dworze cesarza Karola V naszego wybitnego uczonego i poety, posła króla Zygmunta I, Dantyszka, który świetnie reprezentował nasz naród, jego kulturę i ogładę na tym najwspanialszym z ówczesnych dworów. Wybitny ten dyplomata zdobył serce Karola V wraz z jego głębokiem i trwałem uznaniem. Przyjaźnił się z wielu najwybitniejszymi uczonymi, artystami i mężami stanu, których liczna plejada otaczała dwór cesarski. Pobyt ten przypominają nam wybite na cześć Dantyszka w Belgji medale, których rzadkie egzemplarze znajdują się do dziś w belgijskich zbiorach państwowych w Brukseli.

Obok Bruges wyrasta i w końcu je przerasta inny potężny port — Antwerpja. Guicciardini piszący w 1566 r. książkę o Belgji szeroko rozpisuje się o świetności tego miasta i portu. Wśród licznych danych znajdujemy tam następujące cyfry, które nam uzmysławiają ruch towarowy tego ośrodka handlu międzynarodowego.

W owym roku pisze Guicciardini: Przywóz cukru i korzeni z Portugalji oceniano na 1.600.000 dukatów.

Jedwabiu z Włoch na 3.000.000 dukatów.

Wina z Francji i Niemiec na 2.500.000 dukatów.

Zboża ze Wschodu, głównie z Polski na 1.500.000 dukatów.

Z Anglji dowożono wełny za 5.000.000 dukatów.

A innych towarów jeszcze z Anglji za 7.000.000 dukatów.

Miasto liczyło wtenczas już 13.500 domów, w której to liczbie mieściło się około tysiąca firm handlowych cudzoziemskich, ogół zaś mieszkańców dochodził do dwustu tysięcy[4]).

Antwerpja zaczyna w tym okresie słynąć doskonałością swych zakładów drukarskich, które swe książki rozpowszechniają po wszystkich krajach. Drukarnie antwerpijskie wydają szereg dzieł polskich autorów lub też prace dotyczące naszego kraju. Abraham Orteljusz, słynny geograf, przyczynił się przez wydawnictwo map Polski do poznania jej przez Europę Zachodnią, tembardziej, iż mapy te były arcydziełem dokładności i stanowiły rewelację w owej epoce. Orteljusz był równocześnie kupcem, w swych opisach Polski, tłomaczonych na liczne języki, wymieniał główne nasze płody, sprzedawane na światowym rynku portu antwerpijskiego. Są tam futra, miód, wosk, miedź, siarka, a przedewszystkiem zboże. Wspomina on również iż w 1570 r. po raz pierwszy ujrzano w Antwerpji sprowadzone z Polski żywe żubry.

Inny wielki geograf i podróżnik belgijski, Gerard Kremer, znany jako

[4]) K. Ostaszewski op. cit.

Merkator, wydaje w 1585 r. mapę Polski i Śląska, ale nie zadawalnia się tem i w dalszym ciągu pracuje nad jej udoskonaleniem i poprawkami na podstawie źródeł polskich. W jednym z listów jego do namiestnika Szleswigu i Holsztyna pisze, iż pewien polski szlachcic pozostawił dla niego w Kolonji ,,amples descriptiones" Polski i Inflant, z pomocą których wszystko należycie wymierzy[5]).

Wśród oficyn drukarskich, które interesowały się rynkiem polskim znajdowała się naturalnie i najsławniejsza z nich Plantina i jego sukcesorów Moretusów. Bogate plantenowskie archiwum i bibljoteka w Antwerpji może posłużyć za jedno z ciekawych źródeł do badań stosunków kulturalnych, jakie łączyły Polskę z tą morską metropolją. Zachowała się korespondencja z 1586 r. prowadzona przez Krzysztofa Plantina z ambasadorem polskim w sprawie wydania pewnych dzieł religijnych. Słynna ta oficyna drukarska, której godłem był złoty cyrkiel, posiadała bardzo szeroki krąg stosunków. Ich książki szły w dużej mierze po drogach morskich. Zarówno Plantin jak i jego sukcesorzy Moretusowie nigdy nie tracili kontaktu z Gdańskiem. Znamy korespondencję prowadzoną przez Jana i Baltazara Moretusów w połowie XVII w. z gdańskim księgarzem Kacprem Forterususem, jego synem Jerzym oraz ich dobrym klijentem Michałem Serimusem bibljotekarzem miejskim Gdańska, jak również z flamandzkim księgarzem Pawłem Claessensem, który był ich reprezentantem w tem mieście, a przez ręce którego szły duże partje książek dla Polski. Pod rokiem 1603 uwagę naszą zwraca korespondencja jaką prowadził król Zygmunt III, przez swego kapelana kanonika Steinhalena i O. Tomasza Sailly'a z Baltazarem Moretusem I, w sprawie wydania na użytek Polski ,,Breviarium Romanum" oraz ,,Officium Sanctorum Poloniae". Do 1768 r. mamy ślady pertraktacji prowadzonych przez ten dom wydawniczy w sprawie druku ksiąg liturgicznych dla Polski, z księgarzem warszawskim Janem Augustem Poserem, który zachwycając się graficzną dokładnością antwerpijskich wydawnictw pisze ,,co za różnica waszych pięknych druków w porównaniu z weneckimi". W 1641 r. Kazimierz Krusius w imieniu królewicza Karola Ferdynanda proponuje Moretusowi druk ,,Libellum Epitaphiorum Polonicorum", co jednak nie dochodzi do skutku. Z tej też drukarni wychodzi w 1614 r. w łacińskiem tłomaczeniu Tomasza Trettera pamiętnik podróży ks. Mikołaja Krzysztofa Radziwiłła do Jerozolimy. Nie będziemy już cytować innych prac, które również mogłyby nas interesować.

W archiwum miejskiem Antwerpji zachowało się wiele ksiąg handlowych kupców i armatorów. Najstarsza z nich z 1562 r. pochodzi z domu handlowego Schetza. Przeglądając ją spostrzegamy, iż należące do tej firmy okręty regularnie odwiedzały Gdańsk, Kowel i Rygę. Znajdujemy tam również ciekawe szczegóły dotyczące towarów przeznaczonych dla polskich odbiorców.

W tej epoce Antwerpja zarówno pod względem ekonomicznym jak i artystycznym promieniowała na inne kraje. Genjusz flamandzki XVI w., jak się wyraził jeden ze znawców tego okresu, promieniował na Polskę po przez Bałtyk, Holandję i Danję.

Wypada przypomnieć, iż gdańszczanie sprowadzili w 1587 r. słynnego budowniczego z Malines, van Obleergena, grubo go złotem opłacając, by im budował na wzór flamandzki wieżę ratuszową na Altstadt, fortyfikacje, wspaniały arsenał oraz inne budowle wojskowe.

Znacznie później przyszedł upadek Antwerpji jako portu i osłabienie potęgi państwa polskiego. Handel zmienił swe drogi przechodząc do Amsterdamu lub też dążył drogą lądową. Stosunki jednak nie ustały. Malarze, sztycharze, fabryki gobelinów czy cennych mebli słali przez Niemcy a nierzadko nawet drogą na Wiedeń swe wyroby do Polski.

Ale nietylko handel łączył oba kraje. Zależnie od ukształtowania politycznych i częstej zmiany mapy tej części Europy istniały między Polską i Belgją stosunki oficjalne, które raz się zacieśniały to znów rozluźniały pozostając jednak zawsze przyjaznemi.

W samem zaraniu siedemnastego stulecia widzimy w Warszawie wspaniały orszak hr. de Ligne, ambasadora nadzwyczajnego króla Hiszpanji Filipa



Maksymiljan Emanuel Bawarski, Gubernator Belgji.

Sztych ze zbiorów autora

---

[5]) B. Olszewicz—Kartografja polska XV i XVI w.—Lwów—Warszawa 1930.

III-go, przywożącego królowi Zygmuntowi III order Złotego Runa. Uroczysty akt doręczenia insygniów tego najwyższego w tym czasie odznaczenia odbył się w kościele Św. Jana dnia 25 lutego 1601 roku.

W nawiasie zaznaczymy, iż rodzina książąt de Ligne, do dziś jedna z najpierwszych w Belgji, zadzieżgnęła później z Polską nierozerwalne związki krwi przez parokrotne małżeństwa. W tym roku Belgja obchodzi b. uroczyście dwóchsetletnią rocznicę urodzin jednego z czołowych przedstawicieli tego rodu, któremu król Stanisław August Poniatowski nadał indygenat polski.

Wszechświatowa sława uniwersytetu w Lowanjum, który chwilami przyćmiewał nawet uczelnie włoskie, przyciągała młodzież wszystkich krajów, nigdy też niebrakło tam i Polaków, którzy swemi zdolnościami, pragnieniem wiedzy, pracowitością i ogładą wybijali się zaszczytnie ponad ogólny poziom młodzieży. Słynny uczony Justus Lipsius, którego łączyły z Polską bardzo żywe stosunki i którego pisma dobrze były u nas znane, zostawił o tem świadectwo w liście do rektora akademji krakowskiej Schöna.

Dokładna lista Polaków, którzy tu pobierali nauki, mam wrażenie nigdy nie była opracowana. A szkoda! Przypomnijmy przeto choć kilka nazwisk związanych z tą uczelnią, które później weszły do istorji. W Lowanjum studjował i tam wydał swą pierwszą pracę ,,De Auxu Romanorum Coment", Stanisław Kobierzycki, późniejszy wojewoda pomorski, dalej Marcin Kalinowski, który zostanie hetmanem polnym, Firlejowie Jan, kasztelan wojnicki i Mikołaj wojewoda lubelski, Konstanty i Janusz Ostrogscy, hetman Koniecpolski, Stanisław Tarnowski, Aleksander Tyszkiewicz, późniejszy słynny alchemik Mikołaj Wolski, który musiał się wysuwać na czoło współczesnej sobie młodzieży, jeżeli mu poruczono wygłosić w imieniu uniwersytetu łacińskie powitanie z okazji uroczystego wjazdu do Brukseli cesarza Karola V, a dalej późniejszy hetman Rewera Potocki, Sapiehowie, Jerzy Ossoliński, który tam wydaje w 1614 r. pracę ,,De optima statu Reipublicae", w końcu Stanisław Krzysztanowicz autor dzieła ,,Statu regni Poloniae", biskup kujawski Hieronim Rozrażewski i legjon innych. Niektórzy bawili tu chwilowo lub powracali parokrotnie jak Szymon Starowolski w roli ochmistrza to Ostrogskich to Koniecpolskiego i t.d.

Dwóch polskich Wazów odwiedziło osobiście Belgję. W 1624 r. przybył tu królewicz Władysław, a w kilkanaście lat później brat jego Jan Kazimierz. Z czasu pobytu w Belgji królewicza Władysława pochodzi jego piękny portret malowany przez Rubensa.

O podróży Jana Kazimierza pisze E. Wassenberg iż ,,w świetnym orszaku szlachty, przebywszy morze Bałtyckie stanął Jan Kazimierz w lipcu 1636 r. w Zjednoczonych prowincjach niderlandzkich, skąd przez ocean miał popłynąć do Hiszpanji. Lecz znalazłszy w całych prawie Niderlandach panującą zarazę, na granicy od zbójców napastowany, gdy przydani mu z obowiązku czuwania nad biezpieczeństwem jego, oparli się dalszej podróży, znowu morzem Bałtyckiem musiał powrócić do Polski. Wiemy, iż podróż ta wznowiona inną drogą wypadła jeszcze niefortunniej, gdyż królewicz posądzony o sprzyjanie Hiszpanji, z którą Francja była w wojnie, dostał się do niewoli francuskiej, z której go uwolnił dopiero specjalnie wysłany poseł królewski. Poseł jechał do Paryża przez Antwerpję.

Z Francji królewicz powraca przez Belgję, gdzie jak wiemy był wspaniale podejmowany i obdarowany przez gubernatora, ale tęskniąc do kraju niedługo tam popasał i po krótkim wypoczynku wyruszył w powrotną drogę. Dary otrzymane od księcia gubernatora wysłał morzem pod opieką dworzanina Elerta, sam zaś z całą świtą skierował się drogą lądową na Antwerpję, Wschodnią Fryzję, Hamburg, Lubekę, skąd przy pomyślnej pogodzie siadł na statek i ,,do Gdańska, portu ojczystego zawinął"[6].

Za panowania Władysława IV, który był bodaj jedynym królem polskim rozumiejącym znaczenie zagadnienia morskiego, kontakt między obu krajami jest bardzo ścisły. Możnaby również zaryzykować twierdzenie, że właśnie swej belgijskiej podróży Władysław zawdzięczał zainteresowanie morzem i jego sprawami. Ale i inne dziedziny życia wiele zawdzięczały owej podróży. Liczny zastęp flamandzkich artystów pracował wówczas dla dworu polskiego, wielu innych, choć przeważnie drugorzędnych, udaje się do Polski, ale na specjalne podkreślenie zasługuje pewien drobny szczegół, który w ciekawy sposób wiąże dawne stosunki obu krajów z najnowszemi, kiedy przerwany kontakt został nanowo zadzieżgnięty między Belgją a Polską przez Gdynię. Przy boku Władysława IV w szeregu Belgów, znajduje się m. in. inżynier wojskowy Plejtner, który w lecie 1634 r. zostaje przez króla wysłany nad Bałtyk dla przeprowadzenia studjów. ,,Zbadał on całe wybrzeże zatoki Puckiej, pomierzył jej głębokość i jako wynik swych studjów zaproponował budowę portu między Gdynią a Oksywiem"[7]. Drobny ten szczegół chlubnie świadczy o belgijskim inżynierze jak i o inten-

[6]) Według E. Wasemberga ,,Więzienie we Francji Jana Kazimierza—wyd. Petersburg 1858.

[7]) B. Olszewicz — Kartografja Polska XVII w.—Lwów — Warszawa 1931.





Teresa Słuszkowa, ambasadorowa polska w Brukseli w r. 1695



Teresa Kunegunda Sobieska, żona Maksymiljana Emanuela, elektora bawarskiego, gubernatora Belgji.

Sztychy ze zbiorów Bibljoteki Królewskiej w Brukseli.

cjach królewskich, chociaż realizacja tych zamiarów musiała czekać aż do naszych czasów.

Droga na Paryż zazwyczaj wiodła przez Belgję, to też prawie wszyscy ci co morzem czy lądem udawali się do Francji zaczepiali o Brukselę, ale pod koniec wieku siedemnastego zainteresowanie Polską wzrasta oraz kontakt zostaje zacieśniony w sposób niezwykle silny i bardziej widoczny przez ożenek gubernatora Belgji, księcia elektora Maksymiljana Emanuela Bawarskiego z polską królewną Teresą Kunegundą, córką króla Jana III.

Slub córki królewskiej, będący ostatnią jasną chwilą w życiu wielkiego króla, połączył Warszawę z Brukselą, tym razem drogą lądową, stałą prawie linją kurjerów, którzy regularnie nosili wiadomości w obie strony.

W nawiasie dodać należy, iż zwycięstwo wiedeńskie już przedtem zwróciło oczy całej Belgji na osobę polskiego króla, którego bohaterskie czyny tembardziej tu wychwalano im więcej w sąsiedniej, niechętnej Austrji Francji starano się pokryć milczeniem turecką klęskę. Artyści belgijscy przez liczne dzieła wypowiadali swój entuzjazm dla bohaterów wiedeńskiej potrzeby, wśród których przy boku króla znajdował się młody jeszcze elektor Maksymiljan Emanuel. Poeci, malarze, rzeźbiarze, rytownicy, wszyscy pozostawili nam dzieła wysławiające polskiego króla.

Jak bardzo interesowano się w Belgji polskiemi sprawami wystarczy przerzucić ówczesne wydawnictwa perjodyczne. Takie np. „Rélation veritable" pełne są dobrych, bardzo szybkich informacji o polskiej polityce oraz o życiu dworu, nadsyłanych przez stałych korespondentów rezydujących w Warszawie i Gdańsku lub też znajdujących się w najbliższem otoczeniu króla. Te krótsze lub dłuższe notatki znajdują się w każdym prawie numerze tego tygodnika. Porównywując te odległe czasy z dobą obecną stwierdzimy, iż teraz jest o wiele gorzej, bo jeżeli szereg poważnych pism i agencji prasowych polskich ma swych regularnych przedstawicieli w Belgji, to pisma belgijskie nie posiadają specjalnych korespondentów w Polsce, korzystając z dorywczych informacji zazwyczaj z drugiej ręki. To samo dotyczy belgijskich agencji prasowych.

Kilkoletni pobyt polskiej królewny w Belgji przypadł za okres pełen niepokoju, ale równocześnie i nieznanego dotąd rozkwitu miast, do czego poważnie przyczynił się wspaniały dwór młodego księcia gubernatora, który korzystał z każdej wolniejszej od walk i kłopotów rządzenia chwili by organizować wspaniałe zabawy, polowania, zawsze popularne w Belgji pochody, czy też przedstawienia teatralne, w których się ten książę specjalnie lubował. Na tym to dworze pierwsze miejsce zajmowała polska królewna, wyłamując się często ze zbyt krępującej etykiety dworskiej, traktując zgóry dumnych przedstawicieli miejscowej arystokracji, a zniżając się łaskawie i często do ludu, co niezmiernie gorszyło najbliższe otoczenie i przyczyniało wiele kłopotów jej mężowi. Nie czas tu i miejsce na opisywanie tego ciekawego okresu z życia polskiej królewny. Pragnęlibyśmy tylko skorzystać z tej okazji by przypomnieć jedną wspaniałą uroczystość, która się odbyła na cześć młodej pary książęcej z okazji ich pierwszego wjazdu do Brukseli. Rada miejska przy udziale kolegjum jezuic-



Okręt z czasów Kampanji Ostendzkiej.

kiego zorganizowała historyczną konną kawalkadę, w której przedstawiono wśród alegorycznych figur kolejno w s z y s t k i c h k r ó l ó w p o l s k i c h i książąt bawarskich, od czasów najdawniejszych aż do Jana III-go i Maksymiljana Emanuela włącznie. Zachował się rzadki łaciński druk opisujący szczegółowo wszystkie postacie tej kawalkady, jak również flamandzki panegiryk napisany z tej okazji, którego jedyny znany egzemplarz został niedawno odnaleziony w królewskiej Bibljotece w Brukseli.

Za czasów saskich stosunki z Belgją znacznie osłabły, ale właśnie w tym okresie znajdujemy pewien szczegół zasługujący na specjalne omówienie. Jest nim wyprawa dwóch statków belgijskiego towarzystwa zwanego „Compagnie d'Ostende" do Indji, które ze względów traktatowych nie mogły płynąć pod banderą austrjacką (Belgja należała wówczas do Austrji), lecz uzyskały polskie paszporty morskie i pod polską banderą odbyły swą, smutnie zresztą zakończoną podróż. Ta wyprawa i przygody owych dwóch statków jest ostatnim etapem w stosunkach morskich Belgji z niepodległą Polską. Nie będę przypominał czasów emigracji popowstaniowej jako zbyt znanych i tak często cytowanych jakgdyby na nich rozpoczynała się i kończyła historja polsko - belgijskiej przyjaźni. Zresztą emigracja nasza nie miała nic wspólnego ani z morzem ani jego sprawami.

W czasach porozbiorowych przez Antwerpję płynęły liczne rzesze polskiego wychodztwa, ale to tylko pobocznie może dotyczyć stosunków polsko - belgijskich.

Już na czasy najnowsze 1889 r. przypada udział dwóch polskich uczonych Arctowskiego i Dobrowolskiego w belgijskiej wyprawie do bieguna południowego, kierowanej przez ś. p. de Gerlache'a na statku „Belgica". Udział polskich uczonych w wyprawie naukowej uwieńczonej bardzo bogatemi rezultatami naukowemi był ostatniem ogniwem w łańcuchu polsko-belgijskiej współpracy na morzach, która zaraz po odzyskaniu naszej niepodległości została wznowiona i stale się rozwija i miejmy nadzieję dalej pomyślnie rozwijać się będzie dla dobra obu narodów, związanych tylu węzłami, a które łączy nawet to co je rozdziela.

M. HUNTER

Rola portu antwerpijskiego w rozwoju handlu morskiego polsko-belgijskiego

„NIGDY człowiek cywilizowany nie mógł się obejść bez pomocy swego bliźniego. Cywilizacja polega właśnie na ustaleniu porządku pozytywnego, któryby przewodniczył w wymianie człowieka z człowiekiem i w wymianie, jaka ma miejsce między poszczególnemi ugrupowaniami ludzi".

Powyższe słowa zdają się znajdywać z każdym dniem coraz to większe potwierdzenie. Działalność człowieka bowiem, która zmierza do coraz większej specjalizacji, ustawicznie zmienia ogólne warunki środowiska pracy i stale zacieśnia marżę, w której jednostka, czy też grupa osób, mogły kiedyś zadośuczynić swoim potrzebom, niezależnie od pomocy bliźniego.

Szczęśliwi są ci, którzy rozporządzają koniecznemi środkami, aby się móc przeciwstawić tej stale rosnącej współzależności.

Otóż, jeśli chodzi o kraje, to kraj dany swoje pełne zjednoczenie i swoją prawdziwą potęgę ujawnia właśnie przez porty. Tą drogą bowiem mieszkaniec jego może wyruszyć w daleki świat i okazać całą dynamikę swej działalności.

Czyż należy się doszukiwać w czem innem tajemnicy polskiej ekspansji morskiej i aktywnej współpracy, z której wspólnie korzystać mogą porty w Gdyni i Antwerpji?

Z pośród trzech wielkich konkurencyjnych portów: Hamburga, Rotterdamu i Antwerpji, ten ostatni zawsze był portem, w którym objętość wywozu najwięcej zbliżała się do objętości przywozu morskiego, to znaczy portem w którym współczynnik tony objętości jest najbardziej korzystny.

W tym właśnie fakcie należy dopatrywać się przyczyny, która przyciąga towary do naszego portu narodowego.

Skądże jednak pochodzi ta harmonja?

Stąd właśnie, że funkcje ekonomiczne portu są ściśle związane z dynamiką gospodarczą kraju, do którego należy, z rozwojem ekonomicznym swego zaplecza i krajów, które obsługuje. Z tego też powodu, Antwerpja, leżąca na szlaku dróg morskich i lądowych, łączy w sobie te trzy wielkie funkcje, do których spełniania może być powołana, jako port. Pomiędzy temi funkcjami jednakże, funkcje regjonalna i tranzytowa, dzięki położeniu geograficznemu Antwerpji, odgrywają niewątpliwie rolę dominującą i górują nad funkcją handlową, czy też hanseatycką, jak również nad funkcją przemysłową.

I można twierdzić, wychodząc z założenia, że dążeniem każdego portu jest przystosowanie się do spełniania usług, jakich wymaga od niego jego funkcja ekonomiczna — przy najmniejszym nakładzie wydatków i wysiłków — że w żadnym innym porcie znana zasada

„funkcja stwarza organ” nie znalazła lepszego zastosowania, jak właśnie w Antwerpji.

Belgja i jej zaplecze, tworzące terytorjum wybitnie uprzemysłowione o bardzo gęstem zaludnieniu, musi sprowadzać poważną część swoich artykułów spożywczych, jak również surowców przeznaczonych na potrzeby istniejących tam zakładów przemysłowych, eksportować natomiast fabrykaty.

Tem się tłumaczy niezwykle rozbudowana sieć dróg, linji kolejowych i żeglugi śródlądowej, z wyraźnem nastawieniem na dostęp do morza.

Rezultatem tego jest fakt, że w przeciwieństwie do portu rotterdamskiego, specjalnie wyposażonego w urządzenia potrzebne do przeładunku towarów ciężkich, Antwerpja, aczkolwiek i pod tym względem w niczem nie ustępuje swojemu konkurentowi, jest jednakże par excellence portem przeładunkowym dla drobnicy.

Ta okoliczność tłumaczy nam dlaczego, począwszy od pierwszych etapów rozbudowy polskiej marynarki handlowej, stosunki między portami w Gdyni, Gdańsku i Antwerpji układały się zawsze po linji ciągłego rozwoju i wykazują dzisiaj dążenie do jeszcze głębszego ich zacieśnienia.

Istotnie, jeśli porównamy strukturę przywozu i wywozu belgijskiego w kierunku do lub z Polski, to stwierdzimy, że składa się z artykułów pierwszej użyteczności, potrzebę których odczuwa coraz więcej każdy z obu zainteresowanych krajów.

P O L S K A — B E L G J A

Wykaz przywozu i wywozu do względnie z Unji Ekonomicznej Belgijsko-Luxemburskiej w handlu z Polską w roku 1935.

	PRZYWÓZ		WYWÓZ	
	q. m.	tys. Frs.	q. m.	tys. Frs
Zwierzęta i wytwory pochodzenia zwierzęcego	36.182	21.912	47.513	51.442
Wytwory pochodzenia roślinnego	2.626.851	183.830	27.919	15.860
Wytwory pochodzenia mineralnego	963.358	13.205	7.830	544
Artykuły spożywcze	56.372	5.179	2.479	375
Przetwory chemiczne i farmaceutyczne	18.535	2.294	263.573	10.153
Skóry, wyroby skórzane, mydła	—	—	3	1
Skóry i futra	12	141	615	3.996
Wyroby przemysłu włókienniczego	238	94	19.148	11.907
Ubrania, bielizna etc.	123	338	815	363
Drzewo i wyroby drzewne	819.881	68.941	1.656	163
Kauczuk i wyroby kauczukowe	2	9	1.496	5.162
Papier i wyroby papierowe	1.325	287	3.771	2.938
Wyroby kamieniarskie	1.015	593	940	180
Szkła i wyroby szklane	52	38	5.913	2.852
Metale i wyroby metalowe	83.623	7.636	689.941	38.774
Maszyny i aparaty	56	115	1.049	1.742
Środki transportowe i inne jak koleje	—	—	55	130
Wyroby zegarmistrzowskie	—	11	—	25
Broń	310	963	163	6.251
Różne artykuły	371	1.142	671	2.138
	4.608.306	306.728	1.075.550	154.996

q. m. — cetnary metryczne

(Według oficjalnej statystyki Ministerstwa Skarbu w Belgji).

Ciekawem jednak będzie podkreślić rosnące znaczenie produktów przechodzących tranzytem przez Antwerpję, a przeznaczonych do portów polskich lub też z nich pochodzących.

Zważywszy rolę, do której odegrania w gospodarstwie polskiem powołane są porty polskie w Gdyni i Gdańsku, można twierdzić bez obawy nieścisłości, że port antwerpijski, dzięki swej wewnętrznej organizacji i korzyściom, jakie może oddać, odniesie poważne z tego zyski oraz, że ciągłość i trwałość stosunków handlowych między temi trzema portami przyjąć można za pewnik.

Istotnie, dzięki temu, że Antwerpja posiada szereg rynków dla surowców, specjalne instalacje pozwalające jej na sortowanie towarów, Izby arbitralne i koncyljacyjne—cała serja różnych produktów, wśród których w pierwszej linji wymienić należy wełnę, skóry, bawełnę, jutę, artykuły kolonjalne i zboża, kierowana jest od długich już lat do jej portu. I te udogodnienia, jakiemi rozporządza port antwerpijski, tłumaczą dlaczego w przyszłości wspomniane towary nadal będą przechodziły tranzytem przez Antwerpję, aby stamtąd zostać następnie dalej wyekspedjowanemi do krajów ostatecznego miejsca przeznaczenia.

Z drugiej strony, jeśli cały szereg produktów pochodzenia polskiego, a w pierwszym rzędzie: żelastwo, gwoździe, nici, wyroby włókiennicze, emalja, konserwy, meble, artykuły żywnościowe, kierowane są tranzytem na Antwerpię, to właśnie dlatego, że armatorzy mają pewność, iż znajdą tam zawsze ładunek dla ich okrętów oraz, że ich przedstawiciel czy też pośrednik będzie każdej chwili miał możność wystarać się dla nich o fracht w dowolnym kierunku i na warunkach specjalnie dogodnych. Te wszystkie korzyści, jakie daje port antwerpijski, są jeszcze spotęgowane szybkością dokonywanych w nim operacyj oraz łatwością dostępu do samego portu.

Wszędzie w porcie antwerpijskim siła robocza zastąpiona jest udoskonalonemi urządzeniami technicznemi, jak np. dźwigi o dużej nośności, dźwigi bramowe i mostowe, elewatory, wywrotnice wagonowe etc, etc.

W ten sposób port antwerpijski pozostaje w stanie ciągłej ewolucji. Dążeniem jego jest dostosować się nie-

tylko do potrzeb obecnych ale również i do wymagań przyszłości.

Możemy twierdzić, że dzisiejsza nowoczesna wymiana dóbr zdobyła sobie powszechne panowanie. Wyzwolona ona została z trudności, jakie nasuwały jej geograficzna konfiguracja, doliny, góry, granice państw... A marynarce właśnie przypadł przywilej pokonania ostatniej przeszkody, jaką jest ocean.

Rząd polski oczywiście w całej pełni zrozumiał wielką doniosłość znaczenia, jakie przedstawia dzisiaj marynarka handlowa i dlatego z całą troskliwością czuwa nad rozwojem swego narodowego portu w Gdyni. Potrafił on stworzyć wspaniały port, będący narzędziem jego zaopatrzenia i ekspansji gospodarczej, port, który wzbudza podziw u wszystkich. Potrafił on również zbudować inny aparat swojej ekspansji, mianowicie marynarkę handlową, stawiając ją na wysokości nowoczesnych wymagań.

PAWEŁ DUCHAINE
Prezes Touring Club'u w Belgji i Sekretarz Gener. Międzynar. Stowarzyszenia Turystyczn.

Walory turystyczne Belgji

ISTNIEJĄ różne rodzaje turystyki. Jest wielka turystyka, zbliżona do eksploracji, polegająca na tem, że podróżnik zwiedza kraje mało znane, trudno dostępne, ponosi wielkie trudy i niejednokrotnie naraża się na prawdziwe niebezpieczeństwa.

To nie jest właśnie ten rodzaj turystyki, który uprawiany jest przez cudzoziemców zwiedzających Belgję.

Jest również inny rodzaj turystyki, także niepraktykowany w tym pięknym kraju. Jest nim alpinizm. Najwyższe wzniesienia w Belgji nie przekraczają wysokości 800 metrów. Niechże więc wielbiciele lodowców, gór spowitych wiecznemi śniegami, szczytów górskich, gubiących się w mgławicach, nie próbują wcale szukać satysfakcji w Belgji dla zaspokojenia tych namiętności.

Jeśli natomiast turysta poszukuje emocjonujących zabytków sztuki, tej intymnej satysfakcji, jaką daje możliwość kontemplacji arcydzieł sztuki malarskiej i architektonicznej, jeśli pragnie nasiąknąć pewnego rodzaju fluidem artystycznym, niechże wówczas bez wahania zwiedzi sławne miasta belgijskie, których nazwy brzmią: Bruges, Antwerpja, Bruksela, Gandawa. Na przestrzeni kilkuset zaledwie kilometrów kwadratowych są tam nagromadzone zabytki, uważane za jedne z najsławniejszych z pośród twórczości ludzkiej.

Jeśli wreszcie turysta zagraniczny pragnie spędzić pewien czas w kraju o oryginalnym temperamencie, o silnem tętnie życia, niepodobnem do żadnego z innych krajów, niechże wybierze się do Belgji. Nie spotka go tam żadne rozczarowanie. Wręcz przeciwnie.



Paul Duchaine
President du Touring Club de Belgique
Prezes Touring Club'u Belgji

W dziedzinie turystyki Belgja posiada miejsce zupełnie specjalne. Położona na pograniczu cywilizacji łacińskiej i germańskiej, czerpie ona w tych dwóch prądach cywilizacyjnych oryginalność, która zasługuje na podkreślenie.

Jej ludność, najbardziej gęsta na świecie, jeśli chodzi o stopień zaludnienia na kilometr kwadratowy, odziedziczyła po Galijczykach, z których się wywodzi, radość życia, pragnienie wiedzy, smak estetyczny, gust artystyczny, podczas gdy Germanie zamieszkujący jej wschodnią granicę, wszczepili w nią zmysł umiarkowania i umiłowania pracy, czego wpływy są niejednokrotnie widoczne na przestrzeni wieków. Ten podwójny wpływ sprawił, że naród belgijski jest narodem najbardziej przemysłowym, najbardziej pracowitym, najbardziej może uzdolnionym na świecie. Sto razy w ciągu historji terytorjum Belgji było zajęte przez wrogów, zniszczone, spalone, ograbione i sto razy, z zawziętym uporem, właściwym Belgom, naród belgijski, natychmiast po wycofaniu się wroga, zabrał się zpowrotem do pracy, odbudował domostwa, wzniósł nowe wieże, odrestaurował świątynie, zrekonstruował zniszczone fabryki. Nie tracąc czasu, naród belgijski zpowrotem rozpoczął odtwarzanie utraconych bogactw. To zacięcie w pracy jest jednem ze zjawisk, które najbardziej uderzają cudzoziemca przebywającego w Belgji.

Ślady wojny z 1914—1918 kompletnie zniknęły z powierzchni ziemi belgijskiej. Wszystko zostało naprawione, odrestaurowane i, to co zasługuje na podkreślenie, Belgja sama własnemi siłami, z własnych funduszy zapłaciła za te wszystkie prace, bo, trzeba dodać, sumy należne tytułem strat poniesionych za szkody wojenne zostały uiszczone tylko w minimalnej proporcji. Ten zmysł pracowitości uderza cudzoziemca, czy to przechadzając się po Antwerpji, wzdłuż nadbrzeży nad Skaldą, po tym wspaniałym porcie, pierwszym na kontynencie europejskim, czy też objeżdżając zagłębie węglowe, którego teren jest podziurawiony szybami węglowemi, czy to zwiedzając okręg przemysłowy, rozciągający się od Leodjum do Tournai lub też przechadzając się po wspaniałych ogrodach urodzajnych nizin Flandrji — wszędzie spotyka człowieka pracującego, zmordowanego ale zato człowieka zarabiającego i żyjącego w dobrobycie. Ta wrodzona pracowitość nie stanowi wyłącznej cechy klasy robotniczej w Belgji lecz jest ona właściwą także burżuazji i najwyższym sferom społeczeństwa. Wszystkie klasy społeczne w Belgji przeniknięte są tą samą żądzą pracy — w tej samej uformowane

dyscyplinie. Umiłowanie pracy stanowi narodową cechę charakteru belgijskiego.

To umiłowanie pracy nie ma sobie równego, jak tylko umiłowanie niepodległości Belgji.

Wywodząca się z szeregu niezależnych, autonomicznych gmin, wolnie się rządzących już w okresie kiedy pospolitym był system niewolniczy, Belgja ma w swojej krwi miłość niezależności wobec wszystkich, czy to wobec zagranicy, czy to wobec władzy centralnej lub jej przedstawicieli. Naturalnym tego wynikiem jest fakt, że życie komunalne w Belgji bije silniejszem tętnem aniżeli w którymkolwiek innym kraju. W swojej gminie, obywatel belgijski rządzi udzielnie od dziesięciu stuleci. I dzięki właśnie temu atawizmowi jak również organizacji komunalnej, Belgja mogła spokojnie przejść nad zawieruchą wojenną. Okupacja zmusiła władze centralne do ekspatrjowania się. Niezwłocznie została ona zastąpiona przez władzę komunalną i przez cztery lata wojny burmistrze rządzili wszystkiemi gminami. Działając z pobudek patrjotycznych, doskonale zorjentowani w potrzebach ludności, potrafili oni porozumiewać się między sobą pokryjomu ale skutecznie. Podczas czterech lat kierowali oni losami Belgji, wówczas kiedy król był na froncie, rząd zaś w le Havre. Turysta, który nagle zjawia się przed ratuszem w Brukseli, na rynku w Bruges, Gandawie, staje wobec tych olbrzymich wieżyc, niebostrzelistych, i podziwia je ze wzruszeniem: są to symbole naszych swobód komunalnych. Pomniki te są nietykalne dla naszych rodaków. W ich zwierciadle widzą oni całą przeszłość, pełną splendoru i wolności. Dzwony wieżyc obwieszczały, przez długie wieki, każde ważniejsze wydarzenie. Ich potężne wezwania powoływały obywateli pod broń, aby odeprzeć wroga. Radosne bicie dzwonów zapowiadało dni świąt — ponure uderzenia bronzu głosiły żałobę. Przez całe wieki dzwonnice znaczyły swoim kryształowym głosem wszystkie wydarzenia w życiu gminy. Dzwonnice te istnieją zarówno na ziemi wallońskiej, jak i flamandzkiej. Dzwonnica z Mons rywalizuje z dzwonnicą w Malines lub z Bruges zarówno pięknem dźwięków, jak i artyzmem dzwonnicy.

Skarbiec naszych pomników liczy jeszcze inne klejnoty, jak ratusze: nasze kościoły, nasze katedry, począwszy od starodawnej katedry romańskiej w Tournai aż do przepychu katedry antwerpijskiej i kolegjaty św. Guduli w Brukseli, czy też świątyni św. Rombaut w Malines. Liczba kościołów, piękno budowli, przepych zabytków sztuki, które je zdobią, czy to gobeliny, lub też obrazy, odsłaniają inną stronę duszy belgijskiej. Jest nią strona religijna. Jeśli bowiem ustawodawstwo świeckie, skrupulatnie przestrzegane, pozostawia wszystkim obywatelom swobodę sumienia, jeśli wszystkie wyznania cieszą się równą ochroną państwa, to jednak jest niemniej faktem, że Belgja jest w swej istocie katolicką i że olbrzymia większość jej mieszkańców należy, przynajmniej z urodzenia, do kościoła rzymsko-katolickiego. Dlatego też mało jest krajów, gdzie uroczystości kościelne obchodzone są z taką pompą, jak to ma miejsce w miastach belgijskich. Procesje, tak często utrudniane lub zabraniane w innych krajach, odbywają się w Belgji regularnie i z całą okazałością. Słynna procesja w Bruges, początkami swemi sięgająca czasów Karola Dobrego, obchodzi akt wiary księcia Flandrji, który przywiózł z sobą z Ziemi Swiętej relikwje krwi Chrystusa. Bezcenna ta relikwja przechowywana jest w specjalnej złotej puszce będącej arcydziełem średniowiecznej sztuki zdobniczej.

Rokrocznie odbywa się procesja po mieście Bruges z puszką zawierającą relikwję — procesję tę prowadzi po ulicach miasta biskup z Bruges w otoczeniu całego duchowieństwa i z udziałem władz publicznych. Procesja jest poprzedzona pochodem w strojach historycznych przypomijającym odnośne sceny historyczne. Poszczególne grupy uczestniczące w pochodzie, ubrane w stroje jaknajwierniej skopjowane, odtwarzają kolejno sceny z wyprawy Karola Dobrego do Ziemi Świętej. Dalej w pochodzie tym przedstawione są: budowa katedry, życie korporacji w wiekach średnich, a następnie scena z dworu burgundzkiego, pokazująca Filipa Dobrego, Karola Śmiałego, Marję z Burgundów w chwili adorowania cennej relikwji.

W innej zaś miejscowości flamandzkiej, w Furnes, którą przez jakiś czas zamieszkiwał w czasie wojny Król Albert I, odbywa się procesja przedstawiająca stacje drogi krzyżowej Chrystusa. Niezliczone tłumy statystów rokrocznie przebywają tą bolesną drogę, uginając się pod brzemieniem ciężkich krzyżów drewnianych i dając w ten sposób widowisko czegoś zarazem świętego i profanującego jednocześnie, czem nikt jednak nie czuje się urażony, tak bowiem nastrój przy tem panuje poważny i tak wiara jest głęboka. Procesje te, urządzane w Bruges i w Furnes, zciągają, jak łatwo można się tego domyśleć, tłumy ludności przychodzącej tam bądź w poczuciu religijności bądź też przez ciekawość — nikt jednak nie wraca ztamtąd rozczarowany.

Czyż mam się długo rozwodzić nad bogactwem muzeów w Belgji? Czyż szkoła flamandzka nie jest jedną z najdawniejszych na świecie? Przecież to artysta belgijski Jan Van Eyck wynalazł sztukę malowania farbami olejnemi. Z jego właśnie szkoły wyszli Memling i genjalny Roger Van der Weyden, którego wszędzie zowią Roger de la Pasture — z tej samej linji wywodzi się Bernard van Orley, dalej Otto Venius, zwiastun tego giganta sztuki malarskiej, jakim jest Piotr Paweł Rubens, następnie zaś Antoni Van Dijck, prawdziwy mistrz sztuki portretowej, Jordaens, Teniers, Breugel i tylu innych, których arcydzieła zdobią nasze muzea. Muzeum w Brukseli, muzeum w Antwerpji lub w Bruges, Rubensy w katedrze antwerpijskiej — już to samo warto przyjazdu do Belgji. Po renesansie, szkoła flamandzka była najpiękniejszą na świecie.



Gandawa. Enfilade des monuments

Zamiłowania artystyczne narodu belgijskiego nie odzwierciadlają się tylko w formie sztuki malarskiej lub w przepychu urządzanych pochodów historycznych, lecz także i w dziedzinie muzyki. Sławne chorały, jak „les Disciples de Gretry" — „les Bardes de la Meuse" — skomponowane wyłącznie przez amatorów, zciągają całe tłumy na ich audycje. Koncerty urządzane w Królewskiem Konserwatorjum w Brukseli, w Konserwatorjum w Leodjum, audycje w Pałacu Sztuk Pięknych w Brukseli, są słynne i przyciągają melomanów z całej Europy.

Dla człowieka żądnego wiedzy te różne dziedziny życia belgijskiego stwarzają szerokie pole do nauki i stanowią niewątpliwy dla niego powab. Świat nie jest jednak zaludniony wyłącznie przez intelektualistów.

Obok nich istnieją także romantycy, którzy ulegają przedewszystkiem wrażeniom natury. Otóż i pod tym względem Belgja nie jest pozbawiona uroku. Miłośnik natury znajdzie w niej pejzaże o zadziwiającej różnorodności, o prawdziwym uroku.

Spójrzmy kolejno na Belgję od jej wybrzeża nad morzem Północnem aż do wysokich płaskowyży Ardeńskich. Długa plaża, wysłana drobnym piaskiem, która rozpościera się wzdłuż morza, jest bardzo charakterystyczna dla wybrzeża belgijskiego. Wydmy piaszczyste, tutaj szerokie na przestrzeni kilkuset metrów, gdzieindziej znów zajmujące przestrzeń kilku kilometrów, wypełniają to wybrzeże wzniesieniami piasczystemi bądź zupełnie odsłoniętemi bądź też pokrytemi dziką roślinnością. Niema w Europie drugiego wybrzeża podobnego temu oddzielającego morze od szeroko rozłożonej równiny, pasmem wydm piasczystych, przekształcających się stopniowo w piękną nizinę flamandzką. Imponująca liczba letnisk, istniejących wzdłuż tego wybrzeża, dostatecznie wskazuje na to, jak wielką posiada ono atrakcję dla turysty. Na małym skrawku wybrzeża, biegnącego od Zoute do La Panne, o długości zaledwie 64 kilometrów, powstało blisko dwadzieścia ważnych centrów letniskowych z których najpiękniejszem jest niezawodnie Ostenda, miasto luksusu i rozrywek. Jej Kursaal, jej okazałe obchody, w Europie całej znane kąpiele, wyścigi konne, port jachtingowy, sprawiły że Ostenda stała się królową plaż. Nieco dalej znajdziemy Blankenberghe, plażę uczęszczaną przedewszystkiem przez turystów z Nadrenji. Wspomnijmy także o Zeebruges, wsławionej przez ostatnią wojnę, oraz o Zoute, ulubionem miejscu pobytu arystokracji belgijskiej. Wszystkie te miejscowości położone są na wschód od Ostendy. Na zachodzie znajdujemy elegancką plażę w Westende, Nieuport, u ujścia Izery, Coxyde, a następnie La Panne, naturalną wilegjaturę mieszkańców północnej Francji. Całe to wybrzeże jest rajem dla dzieci. Mogą one się tam bawić i kąpać bez najmniejszego niebezpieczeństwa. Szybkie połączenia komunikacyjne z Brukselą zapewniają ciągły napływ letników i turystów. Wszystkie środki komunikacyjne, kolej, drogi, samoloty, zapewniają szybką i wygodną podróż.

Turysta kierujący się od morza ku wnętrzu kraju przebiega najprzód urodzajne niziny flamandzkie, mieniące się piękną wiosenną zielenią, blaskiem różnorodnych kolorów letniego kwiecia, najrozmaitszych gatunków. Czyż ogrodnictwo nie jest jednem z najbardziej cennych bogactw Gandawy? Flandrja jest ogrodem Europy. Żadna inna okolica, nawet Lombardja, nie kwestjonuje Flandrji palmy pierwszeństwa jeśli chodzi właśnie o kwiaty.

Nie należy sobie jednak wyobrażać, że Flandrja jest krajem bez lasów. Jeśli bowiem zalesienie tej prowincji belgijskiej nie rozciąga się na obszernych przestrzeniach, to w każdym razie



Antwerpja. Przeładunek drobnicy (Quai de l'Escaut)



Antwerpja. Dźwig elektryczny. Przeładunek żelaza

jest ono obfite. Automobilista wszędzie znajdzie tam odpowiednio urządzone chłodne schronienia, obok dróg znakomicie utrzymanych, w kraju o nadmiernem zaludnieniu, gdzie na każdym kroku spotyka się wioskę lub zamek. Należy bowiem do rzadkich wypadków, aby po przebyciu pięciu kilometrów nie napotkać na jakąś osadę o większem skupieniu ludności.

Na pograniczu z prowincją brabancką równina flamandzka zaczyna się fałdować, ukazują się wzniesienia pagórkowate, doliny silniej się uwydatniają, teren nabiera innego wyglądu. Piasek zastąpiony jest tutaj przez wapień. Dochodzimy w ten sposób do doliny Mozy, głęboko wyrytej, oddzielającej pasmo Ardenów. Ardeny, nasze belgijskie góry, są oczywiście niewysokie jeśli się je porówna z górami Francji, Szwajcarji lub Niemiec, ale wystarczają nam one, aby przerwać monotonję kraju nizinnego i dać w tych górach wypoczynek zarówno dla mieszkańców Holandji, jak i Szwajcarji. Amatorzy gór ardeńskich napływają do nas zarówno z północy, jak i z południa — szczęśliwi, że będą mogli znaleźć wypoczynek w kraju o innej fizjonomji, o dużym uroku. Rozciągające się duże lasy dębowe tworzą, naszem zdaniem, wspaniałą ozdobę, podczas gdy koryta licznych rzek dają wybór urozmaiconych wycieczek. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności główne drogi nie prowadzą wzdłuż rzek Amblève, Ourthe i Semois. Zostały one przesunięte daleko od nizin rzecznych. Te ostatnie zachowane zostały w stanie dziewiczym. Dzięki staraniom Tourig Clubu urządzone zostały, przy zachowaniu wszelkich środków ostrożności, specjalne ścieżki dla pieszych, prowadzące wzdłuż tych rzek. Równolegle biegnące z meandrami koryt rzecznych, ścieżki te pozwalają urządzać długie promenady, w spokoju i skupieniu, zdala od zgiełku ulicznego i w atmosferze nie przesiąkniętej zapachem benzyny automobilowej.

Turysta znajdzie zatem w Belgji krajobraz morski, nizinę flamandzką i góry Ardeny — wszystko równie pociągające i równie różnolite, urozmaicone.

W ten sposób nakreśliliśmy pokrótce obraz Belgji, jako kraju turystyki.

Wreszcie ostatni argument, natury materjalnej, finansowej, o znaczeniu istotnem. Belgja jest krajem, w którym życie jest tanie. Pod tym względem żaden kraj na świecie nie daje tych korzyści, co Belgja. Argument ten można jednak pominąć jeśli się zaprasza do tego uprzywilejowanego kraju turystów zagranicznych. Bo czemże on jest w porównaniu z innemi? Jakież może on przedstawiać znaczenie skoro wiadomem jest, że Belgja jest krajem dużej gościnności?



Gandawa. Stalle, Beffroi, Hôtel de Ville

Paweł Duchaine, autor artykułu „Walory turystyczne Belgji" napisanego specjalnie dla „Wiadomości Portu Gdyńskiego" w specjalnem wydaniu, poświęconem stosunkom polsko-belgijskim.

Urodzony w Brukseli, dnia 21 lipca 1872 — narodowości belgijskiej.

Studja prawnicze — doktór prawa — dyplom z najwyższem odznaczeniem, uzyskany na Uniwersytecie w Brukseli, dnia 13 lipca 1935.

Prezes Sądu Apelacyjnego Odszkodowań Wojennych w Brukseli 1920/23.

Członek Stowarzyszenia Ekonomicznego w Paryżu 1920.

Członek Królewskiej Komisji Zabytków Historycznych od 1924.

Prezes Touring Clubu Belgijskiego od 1924.

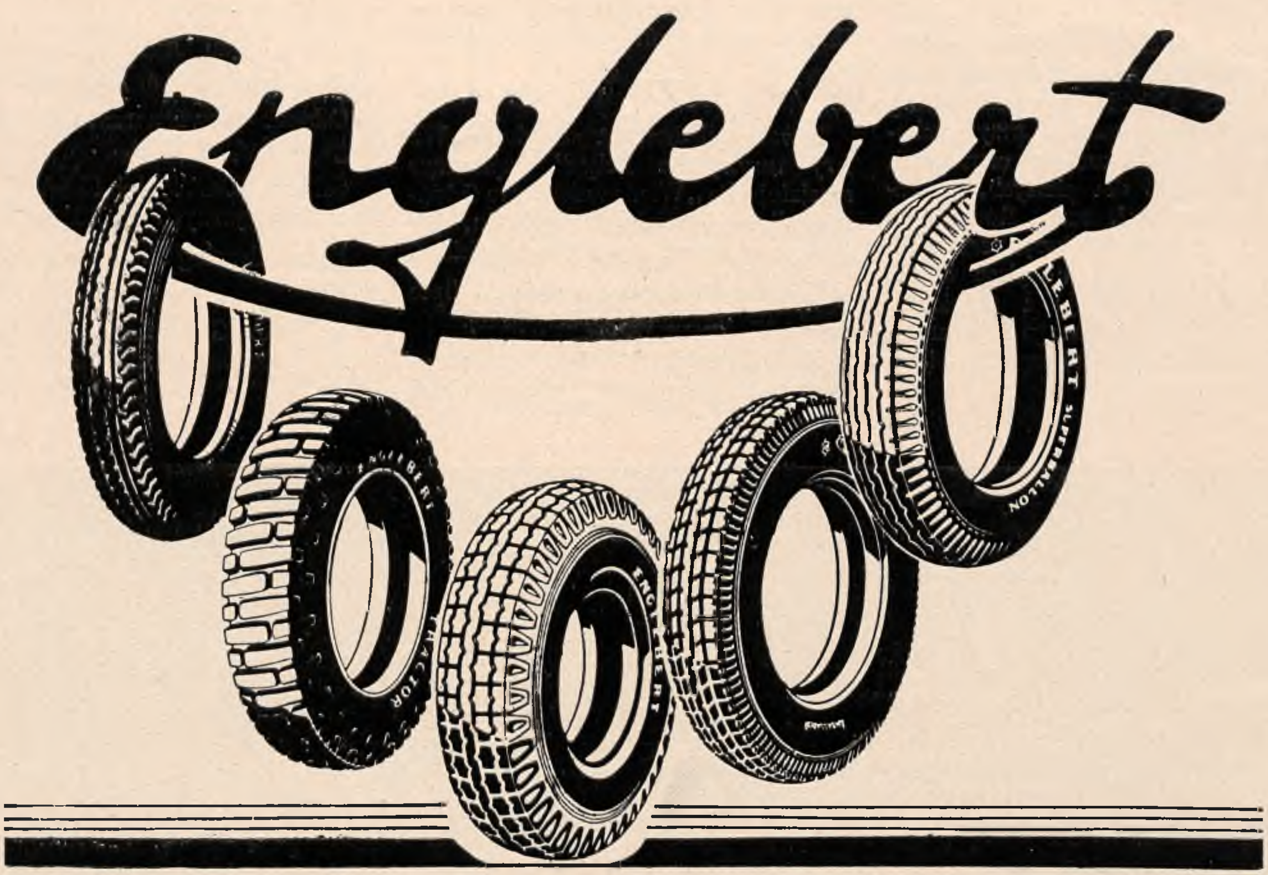
Sekretarz Generalny Międzynarodowego Stowarzyszenia Turystyki od 1924.



Antwerpja. Basen Alberta



Antwerpja. Serce starego miasta i Skalda


Englebert

KONRAD ROGÓYSKI

Awarja wspólna

(Ciąg dalszy)

York Antwerp Rules z 1924 roku, szeroko w Anglji ostatnio stosowane, stanowią rodzaj pomostu między systemem angielskim i systemami prawnemi innych krajów.

Autor pracy współczesnej „The marine insurance of goods" W. S. Poole mówi, że York Antwerp Rules 1924 są symbolem pośredniego kursu między prawem angielskiem i prawami innych krajów morskich.

Kiedy pierwsze nacechowane jest restrykcją i unika rozciągłej interpretacji — w prawodawstwie innych krajów przeważa pierwiastek handlowy i uwzględniona jest raczej korzyść i celowość wyprawy.

York Antwerp Rules 1924 między temi dwoma kierunkami zajmują pośrednie miejsce.

Sprawa ubezpieczeń morskich rozwijała się w Anglji również bardzo oryginalnie. Kupcy z Lombardji — emigrując w XIII wieku z Włoch—po krwawych wojnach z niemieckimi zdobywcami — w poszukiwaniu bezpieczeństwa i pewności dla swoich interesów — dążyli do północnych krajów.

Część ich osiadła w południowej Anglji i w Londynie. Byli oni pionierami śródziemnomorskich systemów handlu i ubezpieczenia morskiego.

Zaznaczyć trzeba, że pojęcie ubezpieczeń morskich — w ich racjonalnej formie — w owych czasach łączyło się prawie zawsze z tradycjami północnych miast włoskich.

Lombardowie zdołali skupić w swoich rękach najpoważniejsze operacje ubezpieczeń morskich w Anglji.

Jedna z najruchliwszych ulic w Londynie, na której gromadnie zamieszkali — wzięła od nich nazwę Lombard Street.

Zaniepokojone powodzeniem przybyszów angielskie sfery handlowe poczęły zabiegać o ochronę swoich praw.

W międzyczasie za Włochami przyciągnęli do Londynu kupcy hanzeatyccy i ze swej strony wywarli duży wpływ na rozwój handlu i stosunków asekuracyjnych.

Pod koniec XVI wieku cały handel morski i przemysł ubezpieczeniowy w Anglji znalazły się w rękach lub pod kontrolą cudzoziemców.

Ten stan rzeczy obudził samozachowawczy instynkt brytyjski. Zażądano kategorycznie od parlamentu ograniczenia praw imigracji.

Energiczną akcję w tym kierunku wszczął sir Thomas Gresham — przyszły inicjator i założyciel Royal Exchange — który dążył do przekazania operacyj asekuracyjnych tej właśnie instytucji.

Za panowania królowej Elżbiety w 1597 roku był ogłoszony w parlamencie dekret —wydalający Lombardów i Hanzę z Anglji.

Miejscowe czynniki skwapliwie schwyciły w swoje ręce zorganizowane już znakomicie interesy asekuracyjne.

Początkowo najpopularniejszą formą ubezpieczenia było sygnowanie umów ubezpieczeniowych przez osoby prywatne — co dziś jeszcze dozwala prawo angielskie i zgodnie z jego przepisami każdy obywatel, posiadający normalne zdolności umowne — może występować w roli ubezpieczyciela.

Na tem tle powstała w XVII wieku instytucja Lloydu, która takich właśnie prywatnych sygnatarjuszy grupuje w swojej organizacji.

Historja Lloydu jest tak typowa dla stosunków angielskich, że wydaje się interesującym rozdziałem powieści Dickensa.

Organizacja ta po dziś dzień egzystuje jako wszechświatowa placówka ubezpieczeń morskich i konkuruje z najpoważniejszemi towarzystwami ubezpieczeń — które w XVIII i XIX wieku w Anglji się utworzyły.

Jakkolwiek umowa ubezpieczeniowa, zgodnie z postanowieniami Marine Insurance Act 1906 — ze strony formalnej musi odpowiadać typowym warunkom polisy morskiej, przewidzianym przez § 23 Marine Insurance Act 1906 — stronom pozostawiona jest przez przepisy tegoż aktu zupełna swoboda umowna — co do istoty i warunków samego ubezpieczenia.

Do tego stopnia, że strony mogą w drodze porozumienia uchylać przepisy obowiązujące lub zmieniać dobrowolnie ich sens.

W związku z tem odpowiedzialność ubezpieczających (underwriters) za wyniki awarji wspólnej różnie jest w Anglji formułowana.

Na porządku dziennym są różnorodne klauzule — które w angielskim świecie ubezpieczeniowym są bardzo popularne i których są tam liczne kategorje — zwłaszcza dużo ich przybyło po wojnie. Od typu wybranych klauzul zależy tak zasadnicza odpowiedzialność jak i jej kwalifikacja.

Aby utrzymać łączność między tezami dawnej jurysprudencji i współczesną procedurą ubezpieczeniową, wśród tekstów oficjalnych w Marine Insurance Act 1906 został pomieszczony wzór (Standard form) polisy Lloydu z 1749 roku.

Niektóre teksty tej polisy datują się jeszcze z epoki średniowiecznych wpływów lombardzkich.

Chociaż forma wzmiankowanej polisy jest zalecana przez § 30 Marine Insurance Act i była w ciągu długich wieków podstawą stosunków ubezpieczeniowych — a nadto na tle jej tekstów wyrosła owa cenna jurysprudencja angielska—sądownictwo współczesne w Anglji

nie szczędzi krytyki polisie Lloydu i uważa ją za przeżytek o wątpliwej wartości.*)

W ostatnich czasach polisa ta ma coraz mniej zwolenników w praktyce — zwłaszcza od 1924 roku — kiedy strony zaczęły szeroko stosować nowe York Antwerp Rules.

Dla charakterystyki układu i przestarzałych koncepcyj wzoru polisy Lloydu podkreślić należy np., iż w tekście głównym niema zupełnie wzmianki o awarji wspólnej.

Jedynie w tak zwanem memorandum (tekst dodatkowy), które kazuistycznie określa odpowiedzialność z tytułu awarji częściowej, uczyniona jest ubocznie niejasna, rzec można domyślna wzmianka co do odpowiedzialności z tytułu awarji wspólnej.

Rzeczona odpowiedzialność jednak jest tak ujęta, iż w oświetleniu obowiązującego prawa angielskiego i głównego tekstu polisy (adventures and perils to bear) podlega w praktyce wielu zastrzeżeniom i ograniczeniom.

Należy przypuszczać, iż właśnie defekty redakcyjne wywołały konieczność uzupełnienia angielskich umów ubezpieczeniowych specjalnemi i różnorodnemi klauzulami, których ilość w dziedzinie awarji wspólnej ciągle się mnoży.

---

*) Dr.Carl Ritter: Das Recht der Seeversicherung, I Band, str. 305.

STANY ZJEDNOCZONE

Prawo morskie w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej ukształtowało się i pozostaje po dziś dzień pod wpływem praw angielskich; w tym duchu również opracowane zostały Revised Statutes z 1895 roku.

POLSKA

Polska we wszystkich zjednoczonych dzielnicach teoretycznie przejęła w spuściźnie po państwach zaborczych różne kodeksy prawa morskiego (Rosyjski Kodeks Handlowy z 1903 roku — Code de Commerce — który obowiązywał na obszarze byłej Austrji i Kodeks Handlowy Niemiecki) — jednakże w praktyce w dziedzinie morskiej żeglugi handlowej stosuje się u nas powszechnie jedynie tylko IV księgę Kodeksu Handlowego Niemieckiego.

Prawo to formalnie obowiązuje wyłącznie na ziemiach zachodnich — z mocy jednak przepisów naszego prawa międzydzielnicowego (ustawa z dnia 2.VIII. 1926. Dz. U. R. P. Nr. 101, poz. 580) wszyscy obywatele polscy w umowach przewozów morskich poddają się zazwyczaj prawu handlowemu morskiemu naszego wybrzeża, czyli siedziby naszej żeglugi morskiej.

Pozatem przyjął się zwyczaj — że tranzakcje dotyczące przewozów morskich zawierane są w Gdańsku lub Gdyni, gdzie obowiązuje również IV księga Kodeksu Handlowego Niemieckiego.

Tem samem nawet w braku odpowiedniego porozumienia stron — stosuje się do tych tranzakcyj IV księgę Kodeksu Handlowego Niemieckiego jako lex loci contractus.

W związku z powyższem Polska stosuje również przeważnie przy ubezpieczeniach morskich — a więc i w dziedzinie awarji wspólnej — niemieckie Allgemeine Deutsche Seeversicherungs Bedingungen z 1919 roku i różne klauzule polisowe typu niemieckiego i angielskiego.

Jak widać z wywodów powyższych, tak w prawach poszczególnych krajów w dziedzinie awarji wspólnej — jak i w York Antwerp Rules z 1924 roku są liczne braki materjalne i formalne.

Pozatem z punktu widzenia postulatów współczesnego handlu morskiego — wszystkie ustawy i prawa obecnie obowiązujące w krajach morskich grzeszą archaizmem i wzajemną rozbieżnością.

Wobec tego sprawa wskrzeszenia prac nad międzynarodowym kodeksem awarji wspólnej jest niezmiernie pilna i doniosła.

Jako motto dla tej akcji służyć powinna popularna sentencja angielska: for maritime commerce is only one sea — dla handlu morskiego egzystuje jedno tylko morze.

II.

ROZLICZENIE AWARYJNE.

(Dyspasza).

Z istoty awarji wspólnej wynika konieczność likwidacji i repartycji między stronami szkód i strat, przez awarję wspólną spowodowanych.

Są to zadania trudne i zawiłe. Dla sprostania im potrzebna jest nietylko wszechstronna orjentacja w handlu morskim oraz w różnych systemach i klauzulach asekuracyjnych, ale nieodzowna jest jeszcze pozatem głęboka znajomość odnośnych działów prawa morskiego.

Przed rozpoczęciem właściwej procedury likwidacyjnej musi być uprzednio wyjaśniony i ustalony sam fakt awarji wspólnej.

Czynności, określające na podstawie skonstatowanej awarji wspólnej, udział w odszkodowaniu awaryjnem stron (statek, ładunek, fracht i t. d.) w wyprawie uczestniczących, wszędzie prawie, w odległych czasach, nazywane były dyspaszą (pochodzi od włoskiego wyrazu dispaccio), a osoby, które tych czynności dokonywały, nazywano dyspaszerami.

Z czasem, w miarę jak tradycje lombardzkie ustępowały w różnych krajach rozwojowi własnych metod likwidacyjnych, nazwa ta została zaniechaną i zaadoptowane zostały swojskie terminy, zaczerpnięte ze źródeł językowych danego kraju. Tak np. w Anglji czynności likwidacyjne awarji wspólnej nazywane są obecnie — „the adjustement", a osoba, przez którą czynności te są dokonywane — „the adjuster", we Francji czynności te nazywają — „le réglement", w Italji „regolamento di avaria" i t. d. Niemcy, kraje Skandynawskie i wiele krajów śródziemnomorskich utrzymało dotychczas nazwę dyspaszy.

W Polsce czynniki, mające bliski kontakt z handlem i ubezpieczeniem morskiem, nazywają wyżej wzmiankowane czynności likwidacyjne — „rozliczeniem awaryjnem" a osoby ich dokonywujące są niekiedy nazywane — „biegłymi awaryjnymi".

Terminy te z punktu widzenia językowego i fachowego, jak również w sensie ścisłości logicznej i faktycznej, wydają się odpowiednie i powinny uzyskać prawo obywatelstwa w terminologji polskiego prawa morskiego.

Samą istotę rozliczenia awaryjnego (dyspaszy) określić można formalnie w sposób następujący:

Jest to rozrachunek, który ustala udział awaryjny każdej w wyprawie morskiej uczestniczącej kategorji interesów, z uwzględnieniem wszystkich, podlegających odszkodowaniu strat awaryjnych i wszystkich wartości, które za pokrycie rzeczonych strat odpowiadają.

PRZEZ KOGO DOKONYWANE BYWA ROZLICZENIE AWARYJNE.

Metody i warunki powoływania biegłych awaryjnych nie są jednolite we wszystkich krajach. Rządzą w tych sprawach albo krajowe ustawy, albo też przyjęte miejscowe zwyczaje. Tak pierwsze, jak i drugie cechuje we wszystkich krajach intencja zagwarantowania stronom (nie mającym zazwyczaj możności wglądu w szczegóły rozliczenia) słusznego i bezstronnego zestawienia ich praw i obowiązków, jak również rzetelnego rozliczenia ich wzajemnych pretensyj.

Ogólny rzut oka na te stosunki w ostatnich czasach wykazuje, iż rozliczenia awaryjne dokonywane bywają w ważniejszych krajach morskich przez poniżej wyszczególnione kategorje osób:

1) przez biegłych zawodowych (dyspaszerów), funkcjonujących stale w danym rejonie portowym z nominacji czynników urzędowych;

2) przez biegłych, przez Sąd mianowanych ad hoc, dla danej sprawy, na wniosek osób zainteresowanych;

3) przez konsulów lub osoby przez nich mianowane, zgodnie z prawami danego kraju;

4) przez osoby prywatne (mające fachowe kwalifikacje), wybrane przez strony w drodze wzajemnego porozumienia.

Analiza porównawcza stosunków tych w poszczególnych krajach wykazuje następujące cechy charakterystyczne:

W Anglji i Stanach Zjednoczonych funkcje biegłych awaryjnych (adjusters) pełnią zwykle osoby prywatne, posiadające specjalne kompetencje fachowe. Osoby te są wybierane przez strony, w drodze wzajemnego porozumienia i przysięgi nie składają.

W Anglji do tych zadań powoływani są zazwyczaj członkowie Association of average adjusters.

Korporacja ta stanowi potężną organizację, posiada wiekowe tradycje i rozległe wpływy i cieszy się tak w świecie handlowym, jak i ubezpieczeniowym olbrzymim autorytetem.

Wieloletnie doświadczenie techniczne licznych generacyj adjusterów angielskich znalazło wyraz w opracowanej przez tę korporację instrukcji likwidacyjnej (Rules of Practice). Cenne wskazówki, zawarte w Rules of Practice, powstały bądź w drodze uchwał ogólnych Zgromadzeń Association of average adjusters, bądź też w drodze modyfikacji niektórych zwyczajów i praktyk Lloydu. Pomimo popularności i uznania w środowiskach handlowych, praktyczna działalność korporacji adjusterów jest w ostatnich czasach ostro atakowana przez prawniczy i sądowniczy świat angielski. Zarzuca się adjusterom niepomierną arbitralność przy likwidacjach i niedostateczne respektowanie tak ogólnych przepisów prawa, jak i tez jurysprudencyjnych.

W Szwecji i Danji biegli, likwidujący awarję wspólną, mianowani są w tym charakterze na stałe dla danego terytorjum przez czynniki rządowe, analogicznie jak urzędnicy państwowi.

We Francji, Belgji, Italji, Rumunji, Marokku i wielu krajach śródziemnomorskich funkcje likwidacyjne awarji wspólnej pełnią biegli, mianowani przez sądy lub konsulów, na wniosek władz okrętowych lub czynników zainteresowanych.

Od osób tych przed rozpoczęciem czynności likwidacyjnych odbierana jest każdorazowo przysięga.

Rzesza Niemiecka. — Zasadniczo w Prusach, na podstawie obowiązujących przepisów o uprawnieniach Izb Handlowych z 1897 roku, a w pozostałych prowincjach Rzeszy na podstawie przepisów wykonawczych do Handlowego Kodeksu Niemieckiego (H. G. B.), biegli awaryjni (dyspaszerowie) mianowani są przez właściwe czynniki urzędowe na każdy rejon portowy na dłuższy okres czasu ewentualnie nawet na stałe. Biegli ci składają przysięgę.

W miejscowościach, leżących poza rejonami portowemi, gdzie stałego biegłego (dyspaszera) niema, sąd, na wniosek strony, powierza te funkcje osobie przez siebie wybranej.

Jednocześnie na podstawie ustawy konsularnej z 1867 roku konsulowie niemieccy zagranicą na wniosek władz okrętowych uprawnieni są zarządzać rozliczenia awaryjne, a nawet w niektórych wypadkach pełnić funkcje biegłych awaryjnych (dyspaszerów).

Pozatem, jak widać z jurysprudencji, w ostatnich czasach (zwłaszcza po wielkiej wojnie) dopuszczane są w charakterze dyspaszerów osoby prywatne, które zostały wybrane jednomyślnie przez strony. W wyborach tych wnioski Towarzystw Ubezpieczeń mają specjalną wagę.

W Polsce biegłych awaryjnych ustanawiają Izby Przemysłowo-Handlowe (art. 4, punkt 7 rozporządzenia Prezydenta R. P. z dnia 15 lipca 1927 r. o Izbach Przemysłowo-Handlowych — Dz. U. R. P. Nr. 67, poz. 591). Biegli ci składają przysięgę.

Strony obowiązane są przedłożyć biegłym awaryjnym jaknajrychlej materjał, potrzebny do ustalenia faktycznej szkody i jej rozmiarów, jak również wszystkie dane, niezbędne do rozliczenia.

Wynagrodzenie biegłych awaryjnych i wszelkie koszty tak przeprowadzenia, jak i przygotowania rozliczenia awaryjnego stanowią część awarji wspólnej.

Prawa i zwyczaje wszystkich krajów morskich nakazują niezwłoczną likwidację awarji wspólnej. Zwłoka jest niedopuszczalna, gdyż każda nowa podróż statku może obraz awarji wspólnej zaciemnić i jej likwidację utrudnić.

c. d. n.

Przemysł stalowy na XV Targach Poznańskich

TEGOROCZNE jubileuszowe Targi Poznańskie zgromadziły w swych pawilonach imponującą liczbę wystawców, nienotowaną u nas dotychczas na żadnej krajowej imprezie targowo-wystawowej. Widać stąd, że zrozumienie dla roli Targów, jako łącznika między producentem a konsumentem stale wzrasta, zarówno wśród sfer przemysłowych, handlowych, jak i rzemieślniczych. Drugim bardzo ważnym momentem, podkreślającym rolę Targów, jest coraz silniej się akcentujący podział branżowy.

Jedno z czołowych miejsc wśród wystawców branżowych przypadło w tym roku w udziale przemysłowi stalowemu, zgrupowanemu w Hali Przemysłu Metalowego.

Podobnie jak w roku ubiegłym, przemysł hutniczy zajął duże stoisko zbiorowe, zorganizowane przez „**Poradnię Stosowania Żelaza**", przy udziale hut żelaznych i organizacyj hutniczych. W roku bieżącym poszczególni wystawcy wystąpili w ramach stoiska zbiorowego indywidualnie, z uwzględnieniem najaktualniejszych zainteresowań rynkowych i nowych gałęzi wytwórczości.

Syndykat Polskich Hut Żelaznych wykazał na dużym, plastycznie ujętym wykresie, ilustrującym zbyt żelaza walcowanego w Polsce—**związek pomiędzy cenami, wielkością zbytu oraz utargami.** Jak widać z wykresu, wzrastająca stale rozpiętość między wielkością produkcji i utargami, spowodowana kilkakrotnemi obniżkami ceny żelaza, zwiększa nierentowność produkcji hutniczej. Inwestowanie przeto nowego kapitału, mające na celu konieczną modernizację hut i obniżenie kosztów produkcji, niezbędne zarówno ze względów na nasze możliwości eksportowe oraz przygotowanie do celów obronnych, jest w wysokim stopniu utrudnione. Na dwu dużych tablicach graficznych, dających jasny przegląd znaczenia przemysłu stalowego w całości naszej gospodarki krajowej, pokazano schematycznie szeroki zasięg zastosowań żelaza i stali oraz przebieg procesu produkcji. Tablice z kolekcjami profilów orjentowały zainteresowanych w materjale nawierzchniowym oraz profilach walcowanych przez nasze huty.

Ponieważ osłabiony obecnie rynek wewnętrzny nie jest w stanie wchłonąć zdolności produkcyjnych przemysłu żelaznego, hutnictwo polskie, obok starań nad pogłębieniem rynków krajowych, podjęło w ostatnich latach skoncentrowaną akcję eksportową. Osiągnięte w tej dziedzinie rezultaty ilustrowała na stoisku **Polskiego Eksportu Żelaza** duża, plastyczna mapa świata, na której linje świetlne oznaczały kierunki polskiego eksportu do poszczególnych części świata. Piękny model stalowego żórawia portowego, symbolicznie obejmujący mapę, wskazywał przytoczone poniżej dane cyfrowe eksportu za 1935 r. Zamieszczony na tylnej ścianie wykres statystyczny wykazywał osiągnięte rezultaty w kierunku rozszerzenia zagranicznych rynków zbytu w latach 1932—36. Ogólne cyfry, przytoczone w tysiącach ton, przedstawiają się następująco:

	1932	1933	1934	1935	1936
żelazo	77	178	123	138	204
szyny	46	48	66	51	50
rury	23	29	35	33	36

Osobne tablice poświęcono wykazaniu udziału eksportu żelaza w ogólnych obrotach Gdyni, który obecnie dochodzi już do 17% oraz porównaniu eksportu z ogólną sumą produkcji hutniczej.

Zakłady Ostrowieckie zgromadziły eksponaty ilustrujące szeroki zasięg produkcji Zakładów w dziedzinie kolejnictwa i budowy samochodów: resory, sprzęgła, sprężyny do tendrów, widły maźnicze, precyzyjnie wykonane modele dostarczanych przez Zakłady wagonów kolejowych, osie, koła i resory samochodowe i t. d. Na specjalnych tablicach zamieszczono: elektrody „Jotem" produkcji Zakładów, akcesorja kolejowe oraz walcowane profile okienne—najnowszy wytwór Zakładów. Osobno ustawiono model okna stalowego w normalnych wymiarach.

Starachowickie Zakłady dały w przejrzystej formie przegląd głównych działów produkcji w dostosowaniu do bieżących zainteresowań rynku, a więc dla przemysłu samochodowego i lotniczego. Dalszą grupę eksponatów stanowiły kotły do ogrzewania centralnego „Reck" i „Star", różnego typu grzejniki i t. d. Jednym z najnowszych wytworów Starachowickich Zakładów są drzwi zbrojone specjalnemi wkładkami stalowemi t. zw. „Stalodrzwi". Produkt ten zademonstrowano w postaci płyty stołu, ustawionego na stoisku.

Huta Bankowa pokazała żerdzie pompowe i wiertnicze, wykonywane z termicznie ulepszanej stali niklowej i spawane elektrycznie. Wykonanie tych żerdzi, które w naszych warunkach jest specjalnie odpowiedzialne i trudne, jest jedną ze specjalności huty. Ponadto wystawiono dwa duże wały korbowe, jeden dla parowozu, drugi dla silnika Diesla. Przegląd wytwórczości huty uzupełniały tablice z przekrojami stali resorowych, ze wzorami stali Isteg, produkowanej w Polsce wyłącznie przez tę hutę, oraz akcesorjami kolejowemi, model zaworu parowego i rozdzielnica pary itp.

Huta Pokój jako nowość w dziedzinie własnej produkcji wystawiła przekroje z lekkich kształtowników, wykonanych z blachy na specjalnej nowo-zainstalowanej maszynie t. zw. „krawędziarce". Wśród innych eksponatów tej huty wymienić należy: kute części samochodowe, odlewy ze stali kwa-

so- i ognioodpornej oraz wzory stali konstrukcyjnych do silników i stali ciągnionych profilowych.

Wspólnota Interesów zamieściła na stoisku zbiorowem pięknie wykonany model stalowego domku weekendowego, którego ściany i dach wykonano z blachy falistej ocynkowanej. Wewnętrzne urządzenie domku stanowiły również stalowe mebelki minjaturowej wielkości. Dalej: rury i kształtki Huty Batory, resory kolejowe oraz naczynia z blachy ocynkowanej i emaljowane produkcji Huty Silesia.

Pozatem Wspólnota Interesów wystąpiła jeszcze oddzielnie, na własnem stoisku w sąsiedztwie stoiska zbiorowego, demonstrując wyroby poszczególnych zakładów przetwórczych, należących do tego koncernu. Na specjalną uwagę zasługuje tutaj rama podwozia samochodowego typu „Saurer" o nośności 5 t, maszyny garbarskie, papiernicze i drogowe, pozatem wyroby ze stali nierdzewnej, blachy białej, narzędzia, stal „Griffel" do zbrojenia betonu, stalowe pale szpuntowe, ustawione w formie basenu z wodą i wiele innych ciekawych eksponatów, jak modele dachów krytych różnego rodzaju blachą, modele budynków z blachy falistej, wyroby z bednarki zimnowalcowanej i td.

Koncern **Modrzejów—Hantke** wystąpił również w oddzielnem stoisku, dając przegląd wytwórczości swoich zakładów przetwórczych.

Ponad całym terenem targów górowała wykonana przez Hutę Pokój olbrzymia wieża stalowa o konstrukcji szkieletowej, z owiniętą blachą taśmową walcowaną na zimno syst. „Sędzimir", do krycia dachów i wyrobów blaszanych. Wewnątrz wieży odbywał się pokaz spawania elektrodami produkcji Huty Baildon. Prócz tego Huta Pokój wzięła udział w pawilonie Grupy Producentów Narzędzi.

Hutnictwo wystąpiło na tegorocznych Targach Poznańskich poważnie i interesująco. Umiejętne połączenie strony handlowej z dydaktyczną oraz problemu rynku wewnętrznego oraz eksportu, w znacznym stopniu przyczyniło się do podniesienia wartości zbiorowego wystąpienia hutnictwa.

NORWEGJA

Budowa nowego transatlantyku dla linji norweskiej

JEDNA z największych norweskich linij okrętowych „Norsk Amerika Linje", utrzymująca m. in. regularną komunikację z Ameryką Północną na trasie Oslo.—Stavanger—Bergen—New York dwoma dużemi [15.000 ton] statkami „Bergensfiord" i „Stavangerfiord", zamówiła obecnie nowy statek motorowy w niemieckiej stoczni „Deschimag" [Deutsche Schiff-und Maschinenbau A. G.] w Bremie, która zbudowała m. in. znany transatlantyk „Bremen". Termin dostawy w marcu 1938 r. Pojemność statku ma wynieść około 20 tys. ton, długość 580 stóp, szerokość 73, wysokość do pokładu D 37,5, zanurzenie 26 stóp, liczba pasażerów 800, z czego I klasy — 150, turystycznej — 250 i III-ej 400. Statek zaopatrzony będzie w 4 motory po 4.700 KM, razem 18.800 KM, pozwalające rozwinąć szybkość 20 węzłów. Statek będzie zaopatrzony w specjalne urządzenia przeciwpożarowe i zapobiegające wibracjom. W wywiadzie dla prasy dyrektor linji oświadczył, że budowa statku, będącego ostatnim wyrazem techniki, jest podjęta w celu utrzymania się w walce konkurencyjnej, istniejącej w przewoźnictwie morskiem między Europą a Ameryką.

Rozbudowa sieci kolejowej w Norwegji

PARLAMENT norweski uchwalił wydatek 26 milj. koron na rozbudowę sieci kolejowej, z czego 14,5 milj. koron w budżecie zwyczajnym, a 11,5 milj. kor. w budżecie nadzwyczajnym, t. zw. kryzysowym. Ma być zbudowany szereg nowych odcinków kolejowych w zachodniej części Norwegji, m. in. odcinki linji, która ma bezpośrednio połączyć Oslo z jednym z największych portów na zachodniem wybrzeżu — Stavanger, mającym duże znaczenie jako centrum fabrykacji konserw rybnych. Należy zaznaczyć, że wskutek bardzo trudnego górzystego terenu sieć kolejowa Norwegji jest stosunkowo słabo rozwinięta.

Handel zagraniczny Norwegji

HANDEL zagraniczny Norwegji w kwietniu b. r. przedstawiał się następująco (w milj. koron — w nawiasach pierwsza liczba oznacza przeciętną za pierwsze 3 miesiące b. r., druga dane za kwiecień r. ub.) przywóz 68,3 (69,7.—64,8), wywóz 44 (57—39), saldo ujemne 24,4 (minus 12,7—minus 25,8). Jak widać z tych liczb, przywóz utrzymał się na poziomie zanotowanym w pierwszym kwartale b. r., w porównaniu zaś do miesiąca analogicznego roku ub. — na nieco wyższym. Wywóz w kwietniu b. r. był nieco wyższy niż w tym samym miesiącu r. ub., natomiast znacznie spadł w stosunku do przeciętnej za pierwszy kwartał r. b. Tłumaczą to wzrostem spożycia wewnętrznego w okresie Wielkiej Nocy.

Rozmiary produkcji i stan bezrobocia w Norwegji

INDEKS produkcji przemysłowej Norwegji wykazuje w okresie pierwszych 3-ech miesięcy b. r. bardzo ciekawe zmiany. Wynosił on (przy podstawie: pierwsze półrocze 1933 — 100): w marcu 118 wobec 123 w lutym i 107 w marcu r. ub., wskaźnik produkcji przemysłu eksportowego odpowiednio: 114 wobec 139 i 108, natomiast wskaźnik produkcji na rynek wewnętrzny 120 wobec 115 i 107. Liczba bezrobotnych w Norwegji w dn. 15 maja wynosiła 30.923 osób wobec 37.756 osób w dniu 15 kwietnia. Tak niskiego stanu bezrobocia nie notowano w Norwegji od 1931 r.

Pożyczka inwestycyjna w Norwegji

UTWORZONA została grupa finansowa, w skład której wchodzą największe banki norweskie i towarzystwa ubezpieczeniowe, gwarantujące pokrycie nowej pożyczki długoterminowej, jaką wypuścić ma państwo w wysokości 55 miljonów koron na cele inwestycyjne. Amortyzacja jej rozpocznie się po 5 latach i będzie umorzona w ciągu 40 lat. Oprocentowanie pożyczki wynosi 4½% rocznie.

Pomyślna sytuacja skarbu norweskiego

DOCHODY skarbowe w Norwegji za pierwsze 3 kwartały roku budżetowego 1935/36, kończącego się dn. 30 czerwca r. b., wyniosły 353,3 milj. kor. wobec preliminowanych na ten okres 332,3 milj. kor. Poważne przekroczenie preliminarza świadczy o pomyślnej sytuacji finansowej i gospodarczej Norwegji.

Norweskie zamówienia statków

NORWESCY armatorzy zamówili w stoczni Kockum w Malmö statek tankowy motorowy o pojemności 14.800 tr. i w stoczni Marzmeister & Wain w Kopenhadze statek do przewozu owoców o pojemności 3.000 tr. i objętości 150.000 stóp sześciennych. W najbliższym czasie mają być zamówione jeszcze dwa statki tankowe po 15.000 tr. Termin dostawy zamówień — pierwsze miesiące 1938 r.

Gwarancja państwowa dla eksporterów norweskich

PARLAMENT norweski uchwalił udzielenie gwarancji państwowej w wysokości 40 miljonów koron na kredyty, przyznane zagranicznym odbiorcom towarów norweskich.

SZWECJA

Zainteresowanie Szwecji lnem polskim

BAWIŁ w Wilnie p. Paweł Isberg, dyrektor Szwedzko-Polskiej Izby Handlowej w Sztokholmie. P. Isberg zetknął się z przedstawicielami większych firm eksportowych na tutejszym terenie, interesując się szczególnie sprawą wywozu lnu polskiego do Szwecji. Jak wiadomo, Szwecja do niedawna nie importowała wogóle lnu polskiego, obecnie zaś przywozi go w niewielkich ilościach. Całkowity import tego artykułu do Szwecji przedstawia w ciągu roku wartość około 2 miljonów koron. Jak więc widać z tej liczby, Szwecja stanowi dość poważny rynek zbytu dla tego artykułu. Pozatem p. Isberg interesował się organizacją Targów Futrzarskich w Wilnie i możliwością importu do Szwecji futer imitowanych. Pozatem przeprowadził on szereg konferencyj z eksporterami koni, rękawiczek, szczeciny i t. d.

Doroczne walne zebranie Izby Handlowej Szwedzko-Polskiej

WALNE zebranie Izby Handlowej Szwedzko-Polskiej odbyło się przed paru dniami w Sztokholmie. W czasie przemówień podniesiono zasługi b. ministra pełnomocnego R. P. w Sztokholmie p. Antoniego Romana w dziedzinie rozwoju handlu między obu krajami. W dalszym ciągu dokonano wyborów uzupełniających. Wreszcie wygłoszony został referat na temat targów w Polsce, wysłuchany przez zebranych z żywem zainteresowaniem.

DANJA

Wzrost dochodów floty duńskiej w r. 1935

Z OGŁOSZONEGO sprawozdania rocznego duńskiego Zw. Armatorów wynika, że ogólna sytuacja żeglugi duńskiej za r. 1935 poprawiła się w stosunku do 1934 r. Spowodu zwiększonego zatrudnienia floty wzrosły dochody brutto z zagranicy z 191 milj. do 201 milj. koron. 2/3 dochodów frachtowych uzyskano z podróży pomiędzy obcemi portami. Praca tonażu w r. ub. była bardzo nieregularna. W służbie zamorskiej warunki pracy były dość dobre, natomiast na Bałtyku i na morzu Północnem flota duńska musiała staczać ostrą walkę konkurencyjną. Tem się tłomaczy, że wyniki finansowe poszczególnych towarzystw okrętowych są nierównomierne; jedne z nich poniosły straty, inne zaś miały nadwyżki dochodów.

Pożyczka zagraniczna w Danji

RZĄD duński otrzymał ustawowe upoważnienie do zaciągnięcia krajowej lub zagranicznej pożyczki do sumy 63 milj. koron. Pożyczka ta ma być użyta na pokrycie zobowiązań państwa, przypadających w dn. 15 września i 15 listopada b. r. Reszta, jaka pozostanie po pokryciu zobowiązań państwowych, ma być użyta na konwersje pożyczek dolarowych wysokooprocentowanych. Rząd duński skorzystał obecnie z ustawowego upoważnienia i postanowił zaciągnąć pożyczkę w Szwecji. Pertraktacje w tej sprawie były prowadzone od pewnego czasu i zostały obecnie zakończone z rezultatem bardzo pomyślnym dla Danji. Pożyczkę udziela konsorcjum banków szwedzkich z bankami Stockholm Handelsbank i Svenska Aktiebolaget na czele. Pożyczka wynosi 40 milj. koron szwedz. Efektywny wpływ z pożyczki po potrąceniu kosztów wyniesie 35 milj. kor. szwedz. Pożyczka wyłożona została do subskrypcji w dn. 8 maja i w przeciągu bardzo krótkiego czasu została pokryta z nadwyżką.

Przewóz drogą kołową i wodną towarów z Polski do Polski przez Gdańsk

UKAZAŁ się okólnik min. Skarbu w sprawie przewozu drogą kołową i wodną towarów krajowych z Polski do Polski przez obszar W. M. Gdańska oraz przewozu drogą kołową towarów gdańskich przez Polskę.

Okólnik postanawia, że przy przewozie towarów krajowych drogą kołową i wodną z Polski do Polski przez obszar W. M. Gdańska nie należy wymagać zaświadczeń walutowych. Celem skontrolowania, czy towar został istotnie wywieziony z obszaru W. M. Gdańska do Polski, towary krajowe, przeznaczone do przewozu przez Gdańsk, powinny być przekazywane: a) przy przewozie drogą kołową z wyjściowej placówki granicznej kontroli skarbowej do placówki wejściowej; b) przy przewozie drogą wodną — z urzędu celnego w Tczewie do urzędu celnego w Gdyni i odwrotnie. Przewoźnik towaru jest obowiązany przewożony towar dostarczyć do wejściowej placówki granicznej kontroli skarbowej (urzędu celnego odbiorczego) w terminie, wyznaczonym przez placówkę wyjściową (urząd celny nadawczy). Niedostarczenie przekazanego towaru do placówki wejściowej traktuje się jako wywóz towaru do W. M. Gdańska bez zaświadczenia walutowego, podlegający sankcjom karnym.

Towary krajowe, przewożone z Polski do Polski drogą kołową powinny być przekazywane zapomocą t. zw. kart przewozowych. Karty przewozowe wypełnia przewoźnik w trzech egzemplarzach. Równocześnie Izba Skarbowa w Grudziądzu upoważniona została do ustalenia wzoru karty przewozowej i szczegółowego unormowania postępowania placówek kontroli skarbowej.

Towary krajowe, przewożone drogą wodną z Tczewa do Gdyni i odwrotnie, powinny być przekazywane przez urzędy celne zapomocą listów przejściowych, na zasadach ustalonych w § 50 instrukcji morsko-celnej.

Towary gdańskie przewożone przez Polskę na drodze Tczew-Miłobądź powinny być wypuszczone z Polski bez zaświadczeń walutowych. Szczegóły postępowania, mającego na celu umożliwienie placówce wyjściowej stwierdzenie, że chodzi o towary gdańskie, przewożone przez Polskę, ustali Izba Skarbowa w Grudziądzu.

Książeczki oszczędnościowe P. K. O. można przewozić przez terytorjum W. M. Gdańska

Ministerstwo Skarbu wydało decyzję, aby posiadaczom książeczek oszczędnościowych P. K. O. nie były stawiane żadne przeszkody w ich przewożeniu przy przejeździe przez terytorjum Wolnego Miasta Gdańska, nietylko w wagonach tranzytowych, ale i otwartych.

Jeżeli podróżni zamierzają zatrzymać się w Gdańsku, to przed wyjazdem mają możność wysłania swej książeczki pocztą do Gdyni lub jakiegokolwiek innego Urzędu Pocztowego nad polskiem morzem.

Nowy dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni

W dniu 24 kwietnia przybył do Gdyni i objął urzędowanie na stanowisku dyrektora Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni dr. Józef Kulikowski, mianowany ostatnio przez p. Ministra Przem. i Handlu na wniosek Prezydjum Izby.

Nowego Dyrektora Izby wprowadził w urzędowanie Prezes Izby p. St. Tor, który przy tej okazji wygłosił krótkie przemówienie do zebranych urzędników Izby podnosząc wagę zadań, jakie Izba Gdyńska ma do spełnienia i wskazując na konieczność wytężonej pracy urzędników pod nowem kierownictwem.

Dr. Józef Kulikowski urodził się w r. 1898. Do gimnazjum uczęszczał początkowo w Mińsku Litewskim, a następnie wskutek ewakuacji w Orle. W r. 1916 powołany został do wojska rosyjskiego, a w r. 1917 na skutek kontuzji został zwolniony ze służby. W r. 1918 pracował w Radzie Polskiej Ziemi Mińskiej jako organizator szkolnictwa Polskiego i Rad Polskich, prowadząc jednocześnie pracę wśród młodzieży wiejskiej w kierunku przysposobienia wojskowego.

W październiku 1918 r. wstąpił na Uniwersytet Warszawski, a następnie służył w wojsku polskiem, biorąc udział w wojnie polsko-bolszewickiej. Po zakończeniu kampanji wystąpił z wojska w r. 1920 w randze ppor. rez.

W r. 1922 ukończył Wydział Prawny Uniwersytetu Poznańskiego a w r. 1922/23 był asystentem przy katedrze ekonomji. W początkach r. 1924 uzyskał doktorat nauk ekonomiczno-politycznych. W związku z ogłoszoną rozprawą z zakresu polityki kredytowej powołany został w r. 1924 do Ministerstwa Skarbu, a jednocześnie pełnił funkcje starszego asystenta Uniwersytetu Warszawskiego. W Ministerstwie Skarbu był referentem spraw polityki kredytowej i zastępcą naczelnika wydziału. W r. 1927 został mianowany kierownikiem wydziału polityki kredytowej, a jednocześnie był Komisarzem w B. G. K. i Państwowym Banku Rolnym oraz delegatem Ministerstwa Skarbu do szeregu instytucyj kredytowych.

W r. 1927 wybrany został do Rady Zarządzającej Spółki Eksploatacji Soli Potasowych „Tesp". W tymże roku opuścił służbę państwową przechodząc do Polskiego Tow. Handlu z Rosją (Pol-ros). Przez Towarzystwo to wydelegowany został na stanowisko dyrektora Oddziału warszawskiego S. A. „Sowpoltorg", pozatem w r. 1928 zorganizował Towarzystwo „Pol-Or", zajmujące się eksportem na bliski Wschód. Z końcem roku 1928 powołany został na stanowisko dyrektora zarządzającego „Sowpoltorgu" w Moskwie, na którem to stanowisku przebywał do jesieni 1931 r. organizując eksport szeregu wyrobów polskich do Z. S. R. R.

Po powrocie do kraju w r. 1932, na zlecenie Związków Gospodarczych podjął się organizacji handlu clearingowo-kompensacyjnego w Polsce i został wybrany do Zarządu Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego, w którem od początku pełnił funkcje naczelnego dyrektora, a następnie powołany został na stanowisko prezesa Zarządu tego Towarzystwa. Poza zorganizowaniem samej Spółki i jej aparatu zagranicznego, zawarł szereg umów kompensacyjnych z krajami bałkańskiemi, które do dnia dzisiejszego stanowią podstawę działalności towarzystwa.

Dr. Kulikowski ogłosił drukiem szereg rozpraw ekonomicznych: „Wpływ inflacji na przemysł polski", „Kredyt w Polsce w dobie inflacji", „Bankowość w Polsce i problem jej sanacji", „Rozbudowa miast i jej finansowanie", oraz szereg prac i artykułów w czasopismach gospodarczych.



I KRONIKA MIEJSKA

● RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM W KWIETNIU.

W kwietniu b. r. do portu gdyńskiego zawinęło i wyszło na morze ogółem 777 statków o pojemności 731.503 trn., z czego weszło 387 statków o pojemności 360.252 trn., a wyszło 390 statków o pojemności 371.251 trn. W ruchu statków według kolejności bander Polska zajęła drugie miejsce za Szwecją. Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w okresie sprawozdawczym wyniósł 930,9 t., średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie wynosi 53, średni postój statku 46,2 godz.

● OBRÓT TOWAROWY PORTU GDYŃSKIEGO W KWIETNIU.

Ogólny obrót towarowy zamorski portu gdyńskiego w miesiącu kwietniu łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł 618,3 tys. t. wobec 600,3 tys. t. w marcu b. r. Z liczby tej na obrót zamorski przypada 596,0 tys. t. wobec 583,8 tys. t. w marcu b. r. Obrót przybrzeżny łącznie z Wolnem Miastem Gdańskiem wyniósł 2,7 tys. t., obroty drogą wodną z wnętrzem kraju — 19,6 tys. t. Przywóz przez port gdyński w kwietniu wyniósł 97,2 tys. t. wobec 96,1 tys. t. w marcu, wywóz zaś 498,9 tys. t. wobec 487,7 tys. t. Jak widać z tych liczb obrót towarowy portu gdyńskiego w miesiącu sprawozdawczym był wyższy, niż w miesiącu marcu.

● RUCH PASAŻERSKI W PORCIE GDYŃSKIM W KWIETNIU.

W kwietniu b. r. ruch pasażerski przez port gdyński wyniósł 1636 osób, z czego przyjechało 193 pasażerów, a wyjechało 1443 pasażerów. Największy ruch pasażerski zanotowano między Gdynią a Brazylją (814 pasażerów), następnie między Gdynią i Anglją (473), oraz między Gdynią a Francją (244).

W porównaniu do miesiąca marca ruch pasażerski wzrósł o 249 osób.

● HANDEL POLSKI PRZEZ PORTY ZAGRANICZNE.

Analizując szczegółowo udział portów w handlu zagranicznym Polski, tyg. „Polska Gospodarcza" (zesz. 18 z dn. 2 b. m.) wskazuje m. in., że obroty towarowe Polski przez porty obce spadły z 536 tys. t. w 1931 r. do 101 tys. t. w 1934 r., gdy jednocześnie obroty portów polskich spadły zaledwie z 13.649 tys. t. do 12.379 tys. t. Obrót przez wszystkie porty obce ogółem stanowił w 1934 r. niecałe ½% obrotu portu gdyńskiego w wywozie i niecałe 2% obrotu gdyńskiego w przywozie, gdy jeszcze w r. 1931 obrót przez porty obce stanowił 8½% obrotu gdyńskiego w wywozie i blisko 26% w przywozie.

● NOWA LINJA OKRĘTOWA.

Do Urzędu Morskiego w Gdyni zgłoszona została nowa linja regularna estońskiego towarzystwa okrętowego, która utrzymywać będzie regularne połączenie w odstępach 2-tygodniowych między Gdynią/Gdańskiem—Antwerpją—Rotterdamem — Tallinnem. Na linji powyższej kursować będą statki „Järvamaa" i „Kodumaa". Ruch na tej linji rozpoczęty został z dniem 13 b. m.

● NOWA LINJA OKRĘTOWA Z GDYNI DO KOPENHAGI, HAVRU I SOUTHAMPTON.

Do Urzędu Morskiego w Gdyni zgłoszona została nowa linja okrętowa, utrzymująca regularne połączenie między Gdynią, Leningradem, Kopenhagą, Havrem i Southampton. Na linji tej kursować będzie statek francuski „Charles Roux" w odstępach 14-dniowych począwszy od dnia 10 lipca b. r.

● DELEGACJA PORTU GDYNI W KOPENHADZE.

Na zaproszenie dyrekcji portu kopenhaskiego bawiła w czasie od 19 do 22 maja b. r. w Kopenhadze oficjalna delegacja portu i miasta Gdyni. Był to pierwszy oficjalny występ na zagranicznym terenie najmłodszego miasta Rzeczypospolitej, a zarazem najmłodszego portu bałtyckiego. Gdynia została tem samem po raz pierwszy wprowadzona oficjalnie do kręgu starych, przodujących miast nadbałtyckich.

Na czele delegacji stali: dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Prze-

mysłu i Handlu inż. Leonard Możdżeński, Komisarz Rządu m. Gdyni mgr. praw Franciszek Sokół i dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni inż. Stanisław Łęgowski. Pozatem w skład delegacji wchodzili wysłannicy Rady Miejskiej m. Gdyni w osobach radnych pp.: Jana Grubby, adw. Stefana Jankowskiego i Józefa Rataja oraz sekretarz Rady Miejskiej p. Tolimir Legocki, jak również reprezentancji portu gdyńskiego w osobach przedstawiciela Rady Portu p. dyr. Wł. Grabowskiego, przedstaw. Kolei inż. Modlińskiego, oraz przedstawicieli Urzędu Morskiego pp.: radcy Stanisława Jagodzińskiego i Janusza Sieradzkiego. Delegacji towarzyszyli: konsul honorowy Danji w Gdyni p. Lucjan Byczkowski, którego inicjatywie należy zawdzięczać zbliżenie się między obu portami oraz red. Henryk Tetzlaff.

Delegacja wyjechała z Gdyni w ubiegły poniedziałek 18 b. m. na pokładzie motorowca „Batory", udającego się w pierwszą podróż przez Atlantyk do Nowego Jorku, powróciła zaś do Gdyni w sobotę 23 b. m., na parowcu amerykańskim „Scanmail".

● NOWA TARYFA NIEKTÓRYCH OPŁAT PORTOWYCH.

W Nr. 26 „Monitora Polskiego" z dn. 26 maja ukazało się obwieszczenie ministra Przemysłu i Handlu o taryfie niektórych opłat portowych. Taryfa ta zawiera opłaty portowe za wejście i wyjście statku, za postój statku, opłaty przystaniowe, za wylądowanie lub przyjęcie pasażera, za wyładowanie lub naładowanie towarów i za służbę pilotową. Nowa taryfa zastępuje z dniem 26 maja b. r. taryfę opłat, ustaloną rozporządzeniem ministra Przemysłu i Handlu z dn. 8 maja 1934 r. o opłatach portowych.

● POSIEDZENIE RADY PORTU W GDYNI.

Dnia 14 maja odbyło się zebranie Rady Portu pod przewodnictwem dyr. Łęgowskiego. Powołane zostały do życia komisje: kolejowa, celna, opłat portowych, inwestycyjna oraz regulaminowo-organizacyjna. Pozatem rozpatrywano zagadnienia inwestycyjno-kolejowe, bezpieczeństwa mienia i ludzi w porcie oraz omawiano bieżące sprawy eksploatacyjne i techniczne.

● MORSKIE OPŁATY PORTOWE.

Opublikowane zostało rozporządzenie Ministra Przem. i Handlu z dn. 23 kwietnia b. r. w sprawie wykonania ustawy z dn. 15 marca 1934 r. o morskich opłatach portowych.

Rozporządzenie to wymienia na wstępie opłaty, pobierane w państwowych morskich portach handlowych, poczem omawia sprawy, związane z wymierzaniem i poborem opłat, ze stosowaniem ulg, z odwołaniem i t. d. W dalszym ciągu rozporządzenie zawiera przepisy, dotyczące opłat tonażowych, postojowych, przystaniowych, pasażerskich, ładunkowych i pilotowych, oraz opłat za korzystanie z administrowanych przez władze portowe urządzeń portowych. Do rozporządzenia dołączono wzory zgłoszeń i wykazów, stosowanych przy wymierzaniu opłat.

● DZIENNIK OKRĘTOWY MUSZĄ PROWADZIĆ MORSKIE STATKI RYBACKIE.

W Pomorskim Dzienniku Wojewódzkim ukazało się rozporządzenie dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni w sprawie prowadzenia dziennika okrętowego na polskich statkach rybackich morskich. Rozporządzenie nakłada obowiązek prowadzenia dziennika okrętowego na polskich morskich statkach rybackich o pojemności powyżej 150 mtr. sześć. brutto.

● ROZBUDOWA PORTU PUCKIEGO.

Rozbudowa portu puckiego przewidziana jest przez Urząd Morski na okres 3-ch lat. Prace nad przywróceniem portu do stanu używalności dokonane mają być jeszcze w sezonie letnim. Budowa trybun dla regat międzynarodowych w Pucku nastąpi nie na terenach portu, jak to początkowo przewidywano, lecz w parku miejskim nad zatoką.

● OŻYWIENIE W PRACY POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Polska flota handlowa wykazuje stały rozwój, który szczególnie się zaakcentował w ostatnich latach. Jeśli chodzi o jej pracę w r. b., to — jak podaje Tyg. „Polska Gospodarcza" (zesz. 22 z dn. 30 maja) — przewozy floty polskiej w pierwszym kwartale zwiększyły się w porównaniu z tym samym okresem r. ub. o 28,1%. Wywóz na statkach, pozostających w naszej dyspozycji, zwiększył się z 179 do 224 tys. ton — przy porównaniu pierwszego kwartału r. ub. z pierwszym kwartałem r. b.; przywóz wzrósł odpowiednio z 37 do 55 tys. ton, wreszcie przewóz między portami obcemi — z 18 do 20 tys. ton.

Wywóz na statkach polskiej floty handlowej w stosunku do ogólnego wywozu przez porty polskie stanowił w I kwartale r. b. 8,3%; przywóz stanowił w stosunku do ogólnego przywozu 13,3%, a łączny obrót wynosił 8,9% ogólnych obrotów zamorskich przez porty polskie. Przewozy żeglugi nieregularnej zwiększyły się z 160 tys. ton w pierwszym kwartale r. ub. do 187 tys. ton w pierwszym kwartale r. b. natomiast przewozy na linjach regularnych wzrosły z 74 tys. ton do 113 tys. ton.

● KOMUNIKACJA MIĘDZY PORTAMI POLSKIEMI A CZECHOSŁOWACJĄ.

Dnia 8 maja odbyło się w Urzędzie Morskim zebranie przy udziale przedstawicieli Ministerstwa Komunikacji, zarządów portów Gdyni i Gdańska, delegata Przedstawicielstwa Kolei oraz Portów Polskich w Pradze, oraz zainteresowanych sfer gospodarczych obydwu portów, na którem omawiana była sprawa udogodnień przy ruchu bezpośrednich wagonów zbiorowych między portami polskiego obszaru celnego a Czechosłowacją.

Podkreślić należy, że przy ostatecznem omawianiu tej sprawy miały sposobność wypowiedzieć swe poglądy sfery gospodarcze zarówno portu gdyńskiego, jak i gdańskiego.

● PODRÓŻ ORP „ISKRA".

Dnia 20 maja b. r. o godz. 18-ej wyruszył w podróż szkolną z Gdyni ORP „Iskra", mając na pokładzie 23 podchorążych młodszego rocznika Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu.

O godz. 10-ej rano odbyło się na pokładzie „Iskry" nabożeństwo, odprawione przez proboszcza parafji wojskowej ks. Miegonia, który wygłosił krótkie przemówienie do oficerów prowadzących „Iskrę" i podchorążych. Na nabożeństwie byli obecni d-ca Floty kntradm. Józef Unrug, oficerowie marynarki wojennej oraz rodziny odjeżdżających podchorążych. Kontradm. Unrug życzył odjeżdżającym podchorążym pomyślnych wiatrów.

Nad ołtarzem, przed którem odbyło się nabożeństwo i który przybrany był flagami sygnałowemi, skrzyżowane były dwa wiosła z kołem ratunkowem z wizerunkiem w środku Matki Boskiej Ostrobramskiej. W czasie nabożeństwa pieśni kościelne odegrała Orkiestra Marynarki Wojennej.

Tegoroczna podróż szkolna ORP „Iskry" trwać będzie 5 miesięcy. Statek szkolny okrąży Danję, kierując się do portów: le Havre, Kadyx, Palma na Malorce, Casablanca, Santa Cruz, Ponte del Gada na wyspach Azorskich, Londyn i powróci do Gdyni przez kanał Kiloński.

● BURSZTYN — JEST WŁASNOŚCIĄ SKARBU.

Urząd Morski podaje do wiadomości, że bursztyn złowiony w morzu, lub znaleziony na plaży jest wyłączną własnością Skarbu Państwa. W wypadku więc znalezienia lub wykopania bursztynu znalazcę obowiązują przepisy kodeksu cywilnego. Przywłaszczenie sobie przez znalazcę bursztynu stanowi występek sprzeniewierzenia z art. 262 § 3 k. k., i podlega karze aresztu do 6 miesięcy, prócz konfiskaty bursztynu.

Uprawnioną do wyłącznego skupu bursztynu za zwrotem znaleźnego jest firma Piotr Trześniak w Gdyni, na mocy zawartej umowy ze Skarbem Państwa. Również sprzedaż bursztynu innym osobom podlega karze do 2-ch lat aresztu, lub grzywny w myśl art. 161 k. k.

● POŁOWY RYB MORSKICH W MAJU.

Ogólne połowy polskich rybaków morskich w mies. maju wyniosły 263,1 tys. kg. wartości 140,3 tys. zł. z czego na rybołówstwo przybrzeżne przypada 183,7 tys. kg. wartości 108,8 tys. zł., rybołówstwo dasze (Głębia Gdańska i Bornholm) 29,9. tys. kg,

wartości 6,5 tys. zł., rybołówstwo dalekomorskie (Skagerrak) 2,3 tys. kg., wartości 1,4 tys. zł., rybołówstwo obok wysp Szetlandzkich i na morzu Północnem 47,2 tys. kg., wartości 23,6 tys. zł.

Z ogólnej ilości połowów przybrzeżnych i dalszych na poszczególne gatunki przypadają m. in. następujące ilości ryb (w tys. kg.): płocie 34,5, stornie 65,4, łososie 18,0, szproty 29, dorsze 33,1, węgorze 2,7, śledziki 14,4, szczupaki 3,7, okonie 2,3.

Połowy przybrzeżne i dalsze wykazały w stosunku do maja r. ub. wzrost ilościowy o 37 ton, wartościowy zaś o 35 tys. zł.

Podział połowów przybrzeżnych na poszczególne miejscowości wybrzeża wykazuje, że Hel jest nadal na pierwszem miejscu (68,1 tys. kg. wartości 44,9 tys. zł.).

Z ogólnej ilości połowów przybrzeżnych i dalszych sprzedano na rynku miejscowym 173,0 tys. kg. wartości 100,5 tys. zł., wędzarniom na wybrzeżu 22,1 tys. kg. wartości 9,7 tys. zł. i w Gdańsku 18,6 tys. kg. wartości 5 tys. zł.

● POŁOWY POLSKIEJ FLOTY ŚLEDZIOWEJ NA MORZU PÓŁNOCNEM.

Połowy polskiej floty śledziowej na morzu Północnem już się rozpoczęły. Pierwsza partja 4-ech statków śledziowych „Mewy” wyjechała na połowy z Scheveningen, gdzie znajduje się baza operacyjna „Mewy”, w dn. 11 maja. Zimujące w Gdyni trzy statki śledziowe wyruszą na połowy w dn. 22 b. m. Pozostałe 8 statków wypłynie na morze Północne w najbliższym czasie. Pierwsze śledzie solone z polskich połowów spodziewane są w Gdyni w połowie czerwca r. b.

● ZNAKOWANIE RYB.

Ustalenie wędrówek ryb morskich stanowi ciekawy dział badań, mających praktyczne znaczenie dla rybołówstwa. Dlatego też szereg państw prowadzi systematyczne znakowanie ryb. Przy złowieniu takiej znaczkowanej ryby w innem już miejscu morza można ustalić kierunek wędrówki ryby.

Również i Polska bierze udział w tego rodzaju badaniach. W ubiegłym tygodniu wypuszczono koło Helu czterysta sztuk znakowanych dorszy. Dorsze te zostały złowione na Głębi Gdańskiej. Znakowanie ryb polega na przytwierdzeniu na płetwie grzbietowej lub na wieku skrzelowem dwuch okrągłych płytek ebonitowych (o średnicy 16 mm.) połączonych srebrnym drucikiem. Płytki znakowane są dużą literą P (Polska) oraz numerem. Każdy wypuszczony dorsz posiada szczegółową metrykę (miejsce połowu, waga, długość, otolity i łuski) zanotowaną w kartotece. Za dostarczenie złowionej ryby, względnie tylko wyjętego znaczka i informacyj (miejsce połowu, długość, waga) wypłaca Morski Urząd Rybacki premje.

● SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZI.

Angielskie śledzie jarmuckie i szkockie są już wyprzedane zarówno w Gdyni, jak i w Gdańsku. Nieliczne ilości szkockich matjasów, przechowywanych w chłodni, są sprzedawane po cenie zniżonej, gdyż wkrótce rozpoczną się nowe połowy śledzi. Rynek krajowy ma do dyspozycji w magazynach śledziowych w Gdyni tylko śledzie norweskie solone i nieduże ilości islandzkich śledzi (Faxa). Firmy importowe czynią obecnie przygotowania do zbliżającego się sezonu szkockich matjasów, których pierwsze transporty mają nadejść z końcem czerwca i pierwszej połowie lipca.

● MARTWY SEZON W RYBOŁÓWSTWIE PRZYBRZEŻNEM.

Ogólne połowy przybrzeżne w ciągu dwóch ubiegłych tygodni wyniosły 41,8 tys. kg., (w tem łososi 9,6 tys. kg.). Na poszczególne miejscowości wybrzeża morskiego przypadają następujące ilości ryb (w tys. kg.): Gdynię — 7,2, Hel — 18,9, Jastarnię — 1,3, Bór — 0,8, pozostałe — 13,6. Po sezonie masowych połowów szprotów, a następnie dorszy na Bormholmie i Głębi Gdańskiej, obecne połowy są nieznaczne i jeśli się nie weźmie pod uwagę połowu cennych łososi, to można mówić o rozpoczęciu się martwego sezonu w naszem rybołówstwie przybrzeżnem. Połowy nie dają zatrudnienia wszystkim rybakom, którzy wykorzystują wolny czas na remont statków, i przystosowanie swoich kutrów do przewozu wycieczek. Wkrótce zakończy się sezon połowu łososi. Rybakom za 1 kg łososia płacono zł. 2.40.

● PIONIERSKA PODRÓŻ KUTRA NA POŁOWY DALEKOMORSKIE.

W stosunku do masowych połowów przybrzeżnych w okresie zimowym, okres letni jest jakby sezonem martwym ze względu na nieznaczne ilości łowionych ryb. Skoro możliwości połowów przybrzeżnych są w tym czasie ograniczone, to jest rzeczą naturalną wyjście naszych kutrów na dalsze tereny na Bałtyku. (Bornholm, Głębia Gdańska i t. p.). Do jeszcze dalszych terenów, na których łowić mogą tylko odpowiednio wyszkoleni rybacy na odpowiednich kutrach, należą wody, łączące Bałtyk z morzem Północnem.

W dn. 30 maja powrócił do Gdyni kuter „Hel III”, który przed dwoma tygodniami wyruszył na połów makreli na wodach Skagerraku. Ta pionierska podróż kutra na tak odległe połowy wzbudziła u naszych rybaków duże zainteresowanie. Cały czas pobytu kutra „Hel III” na połowach (łącznie z dojazdem na miejsce i przyjazdem do Gdyni) trwał 15 dni, t. j. 360 godzin, z czego na sam połów zużyto zaledwie 18 godzin, łowiąc 2,3 tys. makreli. Należy przypomnieć, że pierwszą podróż na Skagerrak odbył w r. ub. w czerwcu kuter gdyński „Orkan”, łowiący makrele.

● SPRAWY RYBNE NA POLSKIEM WYBRZEŻU MORSKIEM.

Ogólny import towarów rybnych w kwietniu b. r. wyniósł 741 t., t. j. mniej więcej tyle, co w tym samym miesiącu r. ub.

W tygodniu od 26 kwietnia do 3 b. m. wysłano z Gdańska do Polski 1.635 kg. ryb świeżych oraz 819 kg. ryb wędzonych i marynat. Z polskich połowów sprzedano w Gdańsku 6.150 kg. ryb.

Przybrzeżne połowy w tygodniu od 26 kwietnia do 3 b. m. wyniosły m. in. (w tys. kg.): szprotów 61,4, śledzików 6,9, flądер 5,4, dorszy 3,8, łososi 3,3, okoni 1,3, płoci 2,6.

● ZAKOŃCZENIE KURSU DLA RYBAKÓW DALEKOMORSKICH.

Dnia 6 maja w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni, w obecności Władz Morskich i Przedstawicieli Przemysłu Rybołówczego, odbyło się uroczyste wręczenie dyplomów 40 obywatelom polskim, którzy ukończyli kurs sterniczo-nawigacyjny i motorzystów dla dalekomorskiego rybołówstwa. Celem kursów było przygotowanie przyszłych kandydatów na stanowiska oficerskie i kapitańskie polskich dalekomorskich statków rybackich. Kursy te, zorganizowane z polecenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu przez Morski Instytut Rybacki w Gdyni, były pod kierownictwem Komisarza Rządowego M. P. i H. kmdr. Wł. Kosianowskiego, który w czasie uroczystości wygłosił płomienne przemówienie, podkreślając że Polak jest dobrym marynarzem, dobrym żeglarzem i może być doskonałym rybakiem dalekomorskim.

● POŁOWY BAŁTYCKIE W KWIETNIU.

W miesiącu kwietniu b. r. w połowach bałtyckich złowiono: łososi 13.730 kg., mielnicy 430 kg., troci 320 kg., storni 57.420 kg., zimnicy 5.000 kg., śledzi 134.320 kg., szprotów 1.005.000 kg., węgorzy 1.150 kg., wątłuszy 200.200 kg., węgorzyc 610 kg., siei 80 kg., szczupaków 5.720 kg., okoni 4.670 kg., płotek 4.350 kg., cert 1.130 kg., z czego na poszczególne obwody przypada: Hel 464.530 kg., Gdynia 458.150 kg., Jastarnia W. Wieś 230.480 kg., Chłapowo Karwia 23.260 kg., Puck i wioski 27.990 kg., połowy dalsze 229.720 kg. Razem złowiono 1.434.130 kg. ryb. Razem od początku roku bieżącego złowiono 14 milj. 028.560 kg. Ogólna wartość złowionych ryb w kwietniu wynosi zł. 163.441.

● TARYFA OPŁAT ZA KORZYSTANIE Z MAGAZYNÓW PAŃSTWOWYCH W GDYNI.

W Nr. 26 „Monitora Polskiego" z dn. 26 maja ukazało się obwieszczenie dyrektora Urzędu Morskiego, zawierające taryfę opłat za korzystanie z administrowanych przez Urząd Morski magazynów w porcie w Gdyni. Nowa taryfa zastępuje z dn. 26 maja b. r. taryfę ustaloną rozporządzeniem ministra Przemysłu i Handlu z dn. 1 marca 1929 r.

● OBCE STATKI Z TURYSTAMI W GDYNI.

Do Urzędu Morskiego w Gdyni zgłoszone zostało przybycie dwuch statków obcych, które przywiozą turystów, zamierzających zwiedzić port i okolice Gdyni. Angielski S/S „Viceroy of India" przybędzie w dniu 9 sierpnia, zaś francuski S/S „Colombie" w dniu 15 lipca.

● UDZIAŁ LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ W TARGACH GDYŃSKICH.

W ramach tegorocznych targów gdyńskich urządza Liga Morska i Kolonjalna przegląd swej działalności w kraju i na obczyźnie, przedstawiając równocześnie działalność naszej emigracji w krajach Afryki i Ameryki Południowej. W pawilonie Ligi Morskiej i Kolonjalnej będą znajdowały się również eksponaty produkcji kolonjalnej. Targi gdyńskie otwarte będą w dn. 28 czerwca.

● PRASA NIEMIECKA O M/S „BATORYM".

Hamburskie pisma fachowe szeroko opisują nowy polski transatlantyk M/S „Batory", wyrażając się o nim z pełnem uznaniem. Dzienniki podkreślają, że w Danji przeprowadzana jest silna propaganda na rzecz polskich statków, w celu uzyskania transportów między Kopenhagą i portami Stanów Zjednoczonych.

● GDYNIA NA TARGACH POZNAŃSKICH.

Na tegorocznych międzynarodowych Targach Poznańskich wystąpił również z własnem stoiskiem port gdyński, wystawiając szereg fotografji ilustrujących ciekawsze fragmenty portu i urządzeń przeładunkowych, wykresy przedstawiające graficznie ruch statków i obrotów portowych oraz plastyczny model portu. Na miejscu udzielane były wszelkie informacje dotyczące spraw handlowo-portowych a zwłaszcza możliwości kierowania transportów przez port gdyński.

● OBRADY MIĘDZYNARODOWEJ RADY DO BADAŃ MORZA.

W Kopenhadze w siedzibie Międzynarodowej Rady do Badań Morza odbywają się obecnie narady międzynarodowe, poświęcone badaniom nad rybołówstwem morskiem. W obradach bierze udział delegacja polska w składzie następującym: Naczelnik Wydz. Rybackiego M. P. i H. dr. Lubecki, prof. U. J. dr. M. Siedlecki oraz prof. dr. Bogucki.

● AWANSE W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ.

Na posiedzeniu komisji kwalifikacyjnej do orzekania o awansach w polskiej marynarce handlowej przyznane zostały dyplomy kapitana żeglugi wielkiej pp. Mikoszy Hilaremu oraz Ciszewskiemu Ludwikowi.

● WYJAZD DYR. LE GOFFE'A.

Dnia 20 kwietnia b. r. złożył wizytę pożegnalną dyrektorowi Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiemu dotychczasowy pełnomocnik Konsorcjum Francusko-Polskiego dla budowy portu w Gdyni p. inż. le Goffe, który przechodzi na stanowisko generalnego dyrektora do Firmy „Batignolles" w Paryżu. Opróżnione stanowisko pełnomocnika Konsorcjum Francusko-Polskiego obejmuje p. inż. Rabaud, który również złożył wizytę dyrektorowi Urzędu Morskiego.

● SPIS LUDNOŚCI.

W czasie od 6-go do 23 maja b. r. przeprowadzony został w Gdyni spis ludności. Akcję spisową wykonywało 70 specjalnie wyszkolonych komisarzy spisowych, pod kierownictwem naczelnego komisarza spisowego p. Polkowskiego.

W związku ze spisem ludności w Gdyni, przeprowadzony został również spis załóg statków polskiej Marynarki Handlowej i statków taboru portowego. Spisu tego dokonali kapitanowie statków przy pomocy specjalnych formularzy.

Materjały spisowe zostały przesłane do Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie celem maszynowego obliczenia. Dokładna ilość mieszkańców Gdyni podana będzie do wiadomości w dniach najbliższych.

● NOWY GMACH SĄDU.

W dniu 2 czerwca b. r. rozpoczęło się urzędowanie oraz odbyły się pierwsze rozprawy w nowowybudowanym gmachu Sądu Okręgowego. Nowy gmach Sądu znajduje się naprzeciw Dworca Kolejowego. Wybudowany w kształcie rotundy i przystosowany konstrukcyjnie do potrzeb sądu posiada przeszło 100 ubikacyj sądowych i gabinetów sędziowskich oraz cztery wielkie, nowocześnie urządzone sale rozpraw dla wydziałów: karnego, cywilnego i Izby Morskiej.

● INFORMACJE O TRANSPORTACH WĘGIERSKICH PRZEZ PORTY POLSKIE.

Przedstawiciel Kolei Polskich oraz Gdańska i Gdyni w Budapeszcie, który przybędzie na uroczystość poświęcenia bandery na M/S „Batorym", w czasie swego pobytu udzielać będzie w Urzędzie Morskim wszelkich informacyj, dotyczących możliwości kierowania transportów węgierskich przez porty polskiego obszaru celnego.

● NAGRODA IM. STEFANA ŻEROMSKIEGO.

Celem pobudzenia rozwoju literatury, sztuki i nauki związanej z morzem i miastem Gdynią, w dniu 1. V na posiedzeniu Rady Miejskiej w Gdyni między innemi uchwalono statut nagrody literacko-naukowej m. Gdyni im. Stefana Żeromskiego w wysokości zł. 5.000. Nagroda ta będzie przyznawana począwszy od 1937 r. jednemu z żyjących Polaków-chrześcijan lub instytucji, których działalność dotyczy morza, lub ma związek z rozwojem i kulturą portowego miasta Gdyni, względnie jego rejonem. Nagroda będzie przyznawana rokrocznie w styczniu, a wręczana w rocznicę odzyskania dostępu do morza t. j. dnia 10 lutego.

● NOWA PLACÓWKA PRZEM.-HANDL.

Jedna z firm importujących gdyńskich uruchomiła ostatnio palarnię kawy, probiernię herbaty, przepakownię towarów kolonjalnych oraz zainstalowała młynki elektryczne do mielenia pieprzu, imbiru, cynamonu i t. p. Jest to pierwsza tego rodzaju placówka w Gdyni — przeróbki handlowej towarów.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

● WZROST RUCHU PORTOWEGO W GDAŃSKU.

Ruch portowy w kwietniu b. r. w Gdańsku przedstawiał się następująco (w nawiasach dane za kwiecień r. ub.): zawinęło 408 (332) statki o pojemności 241.602 trn. (208.237), odpłynęło zaś 418 (353 jednostki) o pojemności 245.547 trn (222.367). W pierwszym kwartale b. r. zawinęło do portu w Gdańsku 1.537 jednostek (1.312 w I kw. r. ub.) o pojemności 942.544 (863.071 trn) port zaś opuściło 1.530 jednostek (1.332) o — 945.715 trn. (886.395).

Jak widać z tych liczb ruch statków w porcie gdańskim w ciągu pierwszych 4-ech miesięcy w porównaniu z r. ub. utrzymuje się na wyższym poziomie zarówno na wejściu jak i na wyjściu. Wzrost dotyczy nietylko ilości statków, lecz również ich pojemności.

● NOWA POLSKA FIRMA MORSKA.

W Gdańsku powstała nowa polska firma „Maritima" która ma zamiar zakupić kilka statków morskich.

● BILANS BANKU GDAŃSKIEGO.

Bilans Banku Gdańskiego z dn. 29 maja w porównaniu z poprzedniem sprawozdaniem z dn. 15 kwietnia wykazuje następujące zmiany ważniejszych pozycyj (w milj guldenów): dewizy zaliczone do pokrycia wzrosły o 0,5, inne dewizy spadły o 0,5, zapas złota nie uległ zmianie, portfel wekslowy i pożyczki lombardowe wzrosły o 0,6, obieg banknotów oraz bilonu wzrósł o 2,5, rachunki żyrowe spadły o 0,9, pokrycie obiegu natychmiast płatnych zobowiązań spadło z 71,5 do 70,5%.

● WZROST OBROTÓW W PORCIE GDAŃSKIM.

Obrót towarowy portu gdańskiego w m-cu kwietniu przedstawiał się następująco (w tysiącach ton — w nawiasach dane za m-c marzec b. r.): przywóz 64,6 (37,7), wywóz 371,9 (352,8). Jak widać z tych liczb, obrót portu gdańskiego w miesiącu sprawozdawczym wykazał wzrost po obu stronach, najsilniej jednak powiększył się import.

W okresie pierwszych 4 miesięcy b. r. (od stycznia do kwietnia) obrót towarowy portu gdańskiego wynosił (w tys. t. — w nawiasach dano za ten sam okres czasu r. ub.): przywóz 219,9 (154,4), wywóz 1,482,7 (1.407,7).

● RUCH STATKÓW W HAMBURGU I W BREMIE.

Ruch statków w porcie w Hamburgu w m-cu marcu przedstawiał się następująco (w nawiasach dane za marzec r. ub.): zawinęło 1.453 statki (1.411) o pojemności 1.581,9 tys. trn. (1.580,1 tys. trn.), odpłynęło 1.505 jednostek (1.511) o — 1.509,9 tys. trn. (1.481,1).

Ruch statków w portach bremeńskich w m-cu marcu przedstawiał się następująco: zawinęło 639 statków (545) o pojemności 683,3 tys. trn. (632,4), odpłynęło zaś 659 jednostek o — 668,9 tys. trn (591 jednostek o 679,1 tys. trn.).

● STAN KOMUNIKACJI MORSKIEJ RZESZY Z PRUSAMI WSCHODNIEMI.

„Frankfurter Ztg" donosi ze Szczecina, że komunikacja morska Rzeszy z Prusami Wschodniemi rozwija się w dalszym ciągu pomyślnie i że okres przejściowych trudności już minął. Obecnie flota handlowa może w zupełności podołać potrzebom ruchu towarowego na tym odcinku. Chodzi przytem głównie o towary masowe, zwłaszcza węgiel śląski.

● AKTUALNE ZAGADNIENIA ŻEGLUGI NIEMIECKIEJ.

Na zjeździe Niemieckiego Towarzystwa Badań Gospodarki Światowej, odbywającym się w Düsseldorfie, przemawiał m. in. dr. Walter Hoffman, przedstawiciel linji Hamburg—Ameryka, na temat aktualnych zagadnień w żegludze niemieckiej. Prelegent stwierdził, że deprecjacja najważniejszych walut światowych przynosi żegludze niemieckiej poważne straty. Ostateczne uzdrowienie finansowe położenia niemieckich towarzystw żeglugowych nie wydaje się możliwe bez uregulowania kwestji walutowej. Mówca zaprzeczył pogłoskom, rozsiewanym zagranicą, że subwencje przyznawane żegludze niemieckiej przez rząd Rzeszy umożliwiają jej konkurencję z flotą handlową innych krajów, które przeprowadziły dewaluację pieniądza. Subwencje te, podkreślił on, nie mogą powetować strat, jakie wynikają z braku pełnowartościowych dewiz. Mówiąc następnie o usprawnieniu i reorganizacji żeglugi niemieckiej, prelegent oświadczył, że jakkolwiek udało się już usunąć ujemne skutki, wynikające z zadłużenia największych towarzystw żeglugowych (Hapag i Lloyd), to jednak zasadnicza zmiana na lepsze będzie mogła nastąpić dopiero z chwilą ożywienia gospodarki światowej, zaś koniecznym do tego warunkiem jest ogólne odprężenie polityczne.

● SILNE TEMPO BUDOWY STATKÓW W NIEMCZECH.

Jak wynika z danych statystycznych Tow. Lloyd Niemcy zajmują w r. 1935 pod względem budowy nowego tonażu floty handlowej drugie miejsce po Wielkiej Brytanji. Tonaż statków handlowych spuszczonych na wodę przez Niemcy w roku ub. wyniósł 226,3 tys. t. r., co stanowi 17,4% ogólnoświatowego tonażu nowych statków handlowych.

● WZROST FLOTY SOWIECKIEJ.

Plan przewiduje, że w r. b. flota sowiecka przewieźć ma około 7 miljonów ton towarów w porównaniu do 5 milj. t. w r. 1935. Wzrost transportów spowodowany zostanie głównie przez zwiększenie eksportu drzewa, który stanowi ilościowo 42% wywozu sowieckiego. W związku z tem obecnie znajduje się w budowie 17 statków przeznaczonych do przewozu drzewa. Pozatem planowane jest zupełne rozebranie starych statków, które przekroczyły granice wieku, Tonaż floty sowieckiej wzrósł z 327 tys. trb. w 1928 do 1.350 tys. trb. w 1935 s.

● SPUSZCZENIE NA WODĘ NAJWIĘKSZEGO STATKU SPAWANEGO.

W Anglji spuszczono na wodę największy statek spawany (3.050 tr), zbudowany na miejsce motorowca „Joseph Medill", który w r. ub. zatonął w swej pierwszej podróży.

● STATYSTYKA UNIERUCHOMIONEJ FLOTY.

Jak daleko jeszcze obecnie znajduje się flota handlowa na świecie od stanu normalnego, wskazuje statystyka statków unieruchomionych. Pomimo tego, że od r. 1931 światowa flota handlowa zmalała wskutek rozbiórki i strat z 70,1 miljonów tn. do 64,9 milj. tn. w r. 1936, to jednakże ilość unieruchomionych statków wynosi jeszcze obecnie 4,8 milj. tr., czyli 7,8% ogólnego tonażu floty.

W poszczególnych krajach były unieruchomione statki o tonażu (w tys. trb. — w nawiasach procent tonażu unieruchomionego do całości tonażu danego kraju): Anglja 697 (4), St. Zjedn. 2.395 (23,5), Japonja 16 (0,4), Norwegja 138 (3,4), Niemcy 150 (4), Francja 462 (15), Włochy 207 według stanu z września ub. r. (7,4), Holandja 141 (5,4), Grecja 132 (7,5), Szwecja 99 (6,2), Danja 20 (1,8), inne kraje 392 (4,3). Jak widać z tych liczb, najmniejszy odsetek unieruchomionego tonażu posiadają Japonja, Danja, Norwegja, Anglja, Niemcy.

● ANGIELSKIE TOWARZYSTWA OKRĘTOWE OTRZYMAŁY W R. UB. 2 MILJONY Ł. SUBWENCJI.

Według ogłoszonego ostatnio zestawienia angielskie towarzystwa okrętowe otrzymały w r. 1935 1.989,9 milj. funtów subwencji. Z subwencyj tych korzystało 379 towarzystw. Ponad 20 tys. Ł otrzymały następujące towarzystwa (w nawiasach subwencja w tys. funtów): Alexander Shipping, Londyn (21). Bank Line, Londyn (76), Carlton Steamship and Cambay Steamship, Newcastle-on-Tyne (42), Dalgliesh Steam Shipping, Newcastle-on-Tyne (22), Hain Steamship Londyn (63), Hindustan Steamship Schipping, Newcastle-on-Tyne (36), Hogarth Shipping, Glasgow (46), Kelvin Shipping. Glasgow (24), King Line, Londyn (48), Larrinaga Steamship, Liverpool (31), Moor Line Newcastle-on-Tyne (48), National Steamship, Londyn (35), Pool Shipping, West Hartlepool (50), Reardon Smith Line, Cardiff (44), Ropner Shipping, West Hartlepool (50), Rowland and Marwood Steamship, Whitby (25), United British Steamship. Londyn (70).

● SPRZEDAŻ NA ROZBIÓRKĘ NAJWIĘKSZEGO STATKU.

Dawniejszy niemiecki parowiec „Bismarck" oddany Anglji w r. 1921 i nazwany „Majestic", został sprzedany za sumę 115 tys. funtów jednej ze stoczni angielskich na rozbiórkę. Statek ten, pojemności 56.599 trb., zbudowała stocznia Blom — Voss w Hamburgu. Jest to dotąd największy statek, jaki sprzedano na rozbiórkę. W kwietniu b. r. sprzedano również na rozbiórkę statek „Mauretania" (30.696 trb) za sumę 80 tys. funtów i statek „Olympic" (46,4 tys. trb) za 100 tys. ft. Po sprzedaży „Majestica" posiada Cunard White Star Line dla ruchu na Północnym Atlantyku następujące statki: „Queen Mary", Aquitania" i „Berengaria".

● UPRZYWILEJOWANIE TOWARÓW ANGIELSKICH W KANADZIE KOSZTEM INNYCH KRAJÓW.

Ostatnio ogłoszone zostały szczegóły zmian wprowadzonych w kanadyjskiej taryfie celnej. Okazuje się, że ulgi przyznano prawie wyłącznie towarom pochodzącym z W. Brytanji, przyczem pominięto inne kraje bez względu na to, czy posiadają one traktaty handlowe z Kanadą, czy też nie posiadają. Wskutek tego import towarów z innych krajów do Kanady w wielu wypadkach stanie się bardzo trudny. Odnosi się to przedewszystkiem do materjałów bawełnianych. Nie uległy zmianie cła od materjałów wełnianych, których zniżkę oddawna zapowiadano, wskutek tego wielu kupców który mieli jechać do Europy, zrezygnowało z wyjazdu. Naogół przeprowadzone zmiany w taryfie celnej Kanady wywołały wielkie

rozczarowanie tutejszych sfer gospodarczych Można się spodziewać, że zniżki celne przyznane towarom pochodzenia angielskiego, odbiją się niekorzystnie na eksporcie polskim do Kanady, zwłaszcza w dziale tkanin bawełnianych.

● ZMIANY W SYSTEMIE PODATKOWYM I TARYFIE CELNEJ KANADY.

Sfery kupieckie i finansowe Montrealu z ogromnem zainteresowaniem śledziły przebieg sesji parlamentu, w czasie której kanadyjski minister Skarbu G. A. Dunning złożył expose budżetowe. Minister wyjaśnił, że deficyt budżetowy za rok 1935 wyniósł 162 milj. dol., w roku zaś 1936 jest przewidywany w nieco mniejszych rozmiarach, mianowicie w kwocie 100 milj. dol.

W celu pokrycia deficytu rząd projektuje podwyższenie podatków, opłacanych przez spółki i instytucje finansowe. Najszersze sfery będą opłacać podatek dochodowy w skali dotychczasowej i odczują jedynie podwyżkę podatku sprzedaży z 6 do 8%. Zwyżka tego podatku odbije się również na imporcie towarów do Kanady, które oprócz cła uiszczają jeszcze ten podatek („sales tax").

Pozatem rząd zadecydował obniżenie ceł od 104 artykułów i podwyższenie szeregu stawek od 12 artykułów. Dotychczas nie ogłoszono spisu artykułów, od których zostaną obniżone cła, w każdym bądź razie z pośród towarów eksportowanych z Polski obejmą one chmiel, wyroby szklane i odzież. Zniżki celne będą miały zastosowanie do towarów, sprowadzanych z państw, które mają traktaty handlowe z Kanadą.

● SUBWENCJE PAŃSTWOWE DLA TOWARZYSTW OKRĘTOWYCH W BELGJI.

Towarzystwa Okrętowe Belgijskie otrzymały w r. 1935 ogółem 20.157 tys. franków subwencji .M. in. Tow. Maritime Belge otrzymało milj. fr., Armement Deppe — 7,8 milj. fr. Tow. Dens Ocean — 3,5 milj. fr.

● SUBWENCJE DLA FLOTY FRANCUSKIEJ.

Subwencje dla floty francuskiej zostały podwyższone w roku bieżącym do 821 milj. franków (758 milj. fr. w roku ubiegłym). Należy podkreślić, że subwencja ta została zwiększona pomimo zarządzeń oszczędnościowych, przeprowadzonych w budżecie francuskim.

● TOWARZYSTWO KANAŁU SUESKIEGO WYPŁACI WYŻSZĄ DYWIDENDĘ.

Rada nadzorcza Tow. Kanału Sueskiego postanowiła zaproponować na walnem zgromadzeniu akcjonarjuszów, które odbędzie się w połowie czerwca, wypłacenie dywidendy w wysokości 540 fr. od jednej akcji za r. 1935. Warto podkreślić, że dywidenda za rok 1934 wynosiła 525 fr. Wzrost zysków Tow. Kanału Sueskiego zawdzięcza w głównej mierze opłatom, pobieranym od statków włoskich, przewożących materjał wojenny do Abisynji.

● SEZONOWE OŻYWIENIE W RUCHU PASAŻERSKIM NA PÓŁNOCNYM ATLANTYKU.

W r. b. następuje stosunkowo wcześnie sezonowe ożywienie w ruchu pasażerskim na północnym Atlantyku. Statek Hapagu „New York" przywiózł ostatnio 700 pasażerów, zaś statkiem „Hamburg" ma przybyć około 800 osób. W związku z tegoroczną Olimpjadą spodziewany jest w Hamburgu wielki ruch pasażerów, zwłaszcza z Ameryki Północnej. W lecie b. r. oczekiwane jest również przybycie statku „Kościuszko", który przywiezie dwukrotnie polskie wycieczki.

● PRZYSTOSOWANIE PORTU GENUEŃSKIEGO DO OBROTÓW Z ABISYNJĄ.

W porcie genueńskim rozpoczęto pracę, których celem jest przystosowanie urządzeń portowych do zwiększonego ruchu handlowego, jaki ma się rozwinąć wskutek obrotów z Abisynją. Przedewszystkiem przygotowany będzie nowy kompleks suchych doków, służących do naprawy statków. Pozatem część wielkiego basenu, noszącego nazwę „28 Października" zostanie przeznaczona jako wolna strefa dla handlu z imperjum kolonjalnem. Równocześnie stocznia genueńska przystąpi do budowy dwóch statków motorowych, które będą przewozić transporty bananów dla państwowego przedsiębiorstwa monopolowego handlu bananami.

● REORGANIZACJA WŁOSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W wyniku narad odbytych pod przewodnictwem Mussoliniego w Pałacu Weneckim, dokonano doniosłych przegrupowań we włoskiej flocie handlowej, która obecnie dzielić się będzie na 4 zasadnicze grupy: 1. Towarzystwo Okrętowe „Italia", 2. Lloyd Triestino, 3. Tow. Tirrenia (Neapol.) 4. Tow. Adriatica (Wenecja).

W skład Tow. „Italia" wejdzie Tow. „Cosulich", z którem stanowić będzie jedno ugrupowanie Tow. „Italia" obsługiwać będzie ruch pasażerski i towarowy na głównych linjach, idących do Ameryki północnej i południowej, obsługiwanych dotychczas przez towarzystwa „Italia", „Cosulich" i „Navigazione Libera Triestina".

Tow. Lloyd Triestino obsługiwać będzie linje do Afryki, Azji i Australji, należące dotychczas do Lloyd Triestino oraz Tow. Tirrenia Weneckiego Tow. Nawigacyjnego.

Tow. Tirrenia (Neapol) i Tow. Adriatica (Wenecja) obsługiwać będą linje subwencjonowane na Morzu Śródziemnem i na Morzu Czarnem oraz linje handlowe, łączące Włochy z północną Europą.

Siedzibą Tow. „Italia" będzie Genua, Tow. Lloyd Triestino-Triest, Tow. Tirrenia-Neapol, Tow. Adriatica-Wenecja.

W Fiume mieścić się będzie port wyjściowy dla wszystkich linij handlowych, łączących Włochy z północną Europą.

Nowy plan reorganizacji floty handlowej wejdzie w życie z dniem 1-go stycznia 1937 r. Prasa, omawiając nowy plan reorganizacji floty handlowej, podkreśla, że jest on oparty na zasadach korporacyjnych i że ma on na celu przeprowadzenie podziału pracy pomiędzy poszczególnemi towarzystwami okrętowemi zgodnie ze specjalizacją osiągniętą dzięki tradycjom i warunkom geograficznym. Dzięki temu planowi uniknie się podwójnego obsługiwania pewnych linij przez różne towarzystwa i zapewni się maximum wydajności usługom, oddawanym gospodarce narodowej przez flotę handlową.

● SPADEK RUCHU PASAŻERSKIEGO I TOWAROWEGO W PORCIE KONSTANCA.

Ostatnie zamieszki w Palestynie wpłynęły ujemnie na ruch pasażerski i towarowy w porcie Konstanca. Znaczny spadek pasażerów, udających się przez Konstancę do Palestyny spowodował wzrost bezrobocia w porcie. Według danych urzędowych, emigracja spadła o 70—80% w stosunku do ubiegłych miesięcy.

● POLSKO-HOLENDERSKIE OBROTY HANDLOWE.

Polsko-holenderskie obroty handlowe w I kwartale r. b. wyniosły (w tys. flor.— w nawiasie dane za I kwartał r. ub.): Import z Polski do Holandji 3.625 (2.825), eksport z Holandji do Polski 1.724 (2.287). W porównaniu z r. ub. dodatnie saldo dla Polski wzrosło więc przeszło 3-krotnie. Wzrost wywóz z Polski do Holandji spowodowany został w pierwszym rzędzie wzmożonym eksportem zboża, wynikającym z umowy kompensacyjno-morskiej, następnie zaś dobrze rozwijającym się od połowy r. ub. eksportem stali i żelaza budowlanego.

● JAPOŃSKA LINJA OKRĘTOWA MIĘDZY OSLO I PORTAMI DALEKIEGO WSCHODU.

Uruchomiona została linja okrętowa pomiędzy Oslo, portami kontynentu i Dalekim Wschodem, obsługiwana przez statki japońskie. Przewidziane jest 13 podróży w roku, odbywanych przez trzy, później przez 5 statków. Podróż statków przy szybkości 19 ½ węzła wyniesie około 34 dni. W dn. 3 maja wyruszył z Jokohamy pierwszy statek „Kashii Maru".

● ROZWÓJ ŻEGLUGI JAPOŃSKIEJ W OSTATNICH LATACH.

W ciągu ostatnich kilku lat dzięki znacznym transportom do Mandżurji dał się zauważyć wielki rozwój żeglugi japońskiej. Ruch statków. w portach japońskich wzrósł z 58,8 milj. trn. w r. 1931 do 61,6 w 1933 r. i do 73,6 w 1935 r.

Należy podkreślić, że w ruchu portowym wykazuje wzrost zarówno udział flagi japońskiej, jak i państw obcych. W r. 1935 flaga japońska znajdowała się na pierwszem miejscu (43,9 tys. trn.), angielska na drugiem (10,6 tys. trn.), na trzeciem amerykańska (3,7 tys. trn.). Dalsze miejsca zajęły flagi: norweska, niemiecka, chińska, holenderska i t. d.

Z ogólnej liczby ruchu statków przypada 78% na 6 największych portów, mianowicie Kobe, Yokohamę, Osakę, Moji, Nagoya, Wakamatsu. Ogólny ruch statków między temi 6-ciu portami wyniósł 57,5 tys. trn., reszta zaś w wysokości 16,2 milj. trn. przypada na pozostałe porty japońskie.

● NA BUDOWĘ PORTU W HAMPAO PRZEZNACZONO 10 MILJONÓW DOLARÓW.

Rząd nankiński przeznacza 500 tys. dol. miesięcznie na budowę portu w Whampao. Suma na ten cel ma być uzyskana z ceł wywozowych od produktów krajowych. Minister Lo-Wen-Kan, który prowadzi te roboty, zwrócił się do ministra finansów z prośbą o wypuszczenie bonów na 10 milj. dol. w celu uzyskania pełnej kwoty kosztów prowadzenia tych robót. Bony te byłyby zabezpieczone i amortyzowane wspomnianemi wyżej wpływami celnemi.

● EKSPORT URUGWAJU DO POLSKI.

Według dokonanych ostatnio zestawień konsulatu R. P., wywóz do Polski w m. lutym wyniósł 41,1 tys. kg. wełny na sumę 2,5 tys. funtów i 213,5 tys. fr. oraz skór 30,3 tys. kg. za sumę 1,7 tys. funtów.

● SUBWENCJA RZĄDOWA DLA TOWARZYSTWA OKRĘTOWEGO W BUŁGARJI.

Rząd bułgarski postanowił wypłacić jedynemu większemu towarzystwu okrętowemu w Bułgarji „Société Commerciale Bulgare de Navigation a Varna" większą subwencję w wysokości 24 miljonów lew. Towarzystwo to od szeregu lat nie otrzymywało żadnej pomocy, a tonaż jego wymagał bardzo szybkiego odnowienia.

● BAŁKAŃSKA KONFERENCJA MORSKA.

W Stambule trwają prace Bałkańskiej Konferencji Morskiej, połączone z rozmowami, prowadzonemi przez ekspertów. Według przewidywań konferencja ma potrwać dłuższy okres czasu. Handlowe sfery morskie zapatrują się sceptycznie na rezultat rokowań, zważywszy na trudności zawarcia układu między towarzystwami okrętowemi różnych krajów.

● SÓL POLSKA DOCIERA DO NIGERJI.

Donoszą z Lagos (port w zachodniej Nigerji), o przybyciu s/s „Mac Gregor Laird" z próbnym ładunkiem soli polskiej, wysłanej z Gdyni w końcu lutego b. r. na s/s „Tczew" i przeładowanej następnie w Hamburgu na statek angielski. Sól polska została w ciągu kilku dni całkowicie rozprzedana wśród murzynów, zdobywając ich uznanie co do swej jakości i ceny. Ponowne zamówienie na 10 ton zostało już wysłane do Polski. Należy podkreślić, że na przeszkodzie normalnemu rozwojowi eksportu polskiego stoi brak bezpośredniego połączenia okrętowego Gdyni z Afryką Zachodnią, co niezmiernie podraża koszty transportu.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA KWIECIEŃ

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w mies. kwietniu b. r. wyniósł 618.307,5 ton wobec 600.276,8 ton w mies. marcu b. r. oraz 633.556,— ton. w m. kwietniu 1935 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 3-%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ubiegłym mies. oraz nieznaczny spadek 2,4%-owy, w stosunku do obrotów w miesiącu kwietniu 1935 r.

Ruch statków w m. kwietniu b. r. wykazuje nieznaczny wzrost ilości statków na wejściu i wyjściu, z jednoczesnym spadkiem pojemności statków na wejściu i wyjściu. Przyszło bowiem 387 statków [373] o pojemności 360.252 n.r.t. [389.237 nrt.] wyszło natomiast 390 statków [360] o pojemności 371.251 nrt. [371.654 nrt.], w tem statków z ładunkiem było: na wejściu 171 [170]; na wyjściu 298 [270].

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w kwietniu b. r. wyniósł 930,9 n. r.t. [1.049,6 nrt.]. Średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 53 [41]. Średni postój statku wyniósł 46,2 godzin [45,8 godz.].

Kolejność bander: Szwecja, Polska, Danja, Stany Zjedn. A. P., Anglja, Niemcy, Włochy, Norwegja, Finlandja, Grecja, Z. S. R. R. i t. d., wykazuje przesunięcie Anglji z 4-go na 5-te, Włoch z 5-tego na 7-me, Stanów Zjednoczonych A. P. z 8-go na 4-te i t. d. Ogółem reprezentowanych było 16 państw [15 państw].

Obroty zamorskie wyniosły w miesiącu sprawozdawczym 596.034,6 ton wobec 583.767,1 ton w mies. marcu b. r. oraz 594.570,6 ton w m. kwietniu 1935 r. Obroty zamorskie w m. kwietniu b. r. wykazują 2,1 %-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem b. r. oraz nieznaczny wzrost 0,2 %-owy w stosunku do mies. kwietnia 1935 r. Na uzyskanie obrotów zamorskich złożył się przywóz zamorski 97.167—ton oraz wywóz zamorski 498.867,6 ton.

Przywóz zamorski w mies. sprawozdawczym 97.167,— ton wykazuje 1,1%-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem (96.100,6 ton) oraz spadek 3,2%-owy w stosunku do mies. kwietnia 1935 r. [100.397,2 ton].

Do pozycyj, które wzrosły na przywozie należą: kakao — 630 t. [360 t.], rudy różne i wypałki piryt.—2.789,7 [431,7], tłuszcze i oleje roślinne—987 t. [405 t.] tytoń—334 t. [274 t.], skóry—2.302 t. [2.266 t.], wełna i odpadki—4.023 t. [2.798 t.], papier i odcinki papierowe—1.337 t. [943 t.], żelastwo [złom]—25.124 t. [14.278 t.].

Obniżył się przywóz: nasion oleistych różnych—4.368 t. [4.508 t.], ryżu surowego—7.767 t. [7.927 t.], owoców świeżych i suszonych—7.711 t. [7.975 t.], orzechów i migdałów—25 t. [96 t.], kawy—851 t. [927 t.], herbaty—104 t. [138 t.], korzeni —74 t. [112 t.], śledzi—392 t. [2.586 t.], tłuszczów zwierzęcych surowych—1.070 t. [1.304 t.], garbników—1.301 t. [1.784 t.], fosforytów—10.565 t. [10.898 t.], żużli Thomasa—7.200 t. [3.899 t.], bawełny i odpadków—5.063 t. [9.742 t.], juty—576 t [1.190 t.], kauczuku—619 t. [873 t.], celulozy—366 t. [947 t.], miedzi—505 t. [2.114 t.], maszyn, aparatów, sprzętu elektrotechnicznego—447 t. [882 t.], środków transportowych 513 t. [770 t.].

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym [498.867,6 t.] wykazuje nieznaczny 2,3%-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem [487.666,5 t.] oraz zaledwie 0,9 %-owy wzrost w stosunku do mies. kwietnia 1935 r.

Wzrosły pozycje wywozowe: mąki pastewnej i ryżowej—432 t. [240 t.], słodu—2.312 t. [2.232 t.], bekonów—1.782 t. [1.545 t.], jaj—2.220 t. [1.058 t.], soli kuchennej i przemysłowej—230 t. [—t.], węgla kamiennego — 380.553 t. [376.963 t.], cukru—7.599 t. [2.893 t.], wytłoków buraczanych—2.144 t. [— t.],, sody 600 t. [253 t.], siarczanu amonu—3.150 t. [188 t.], kopalniaków—4.118 t. [1.214 t.], drzewa tartego—18.340 t. [16.090 t.], fornierów i dykt 969 t. [916 t.], celulozy—1.879 t. [1.300 t.], metali różnych—5.314 t. [5.231 t.], cynku i blachy cynkowej—1.899 t. [1.249 t.].

Obniżył się wywóz: masła—283 t. [320 t.], cementu—1.837 t. [2.335 t.], węgla bunkrowego 27.599 t. [30.800 t.], koksu—17.363 t. [21.796 t.], makuchów—1.549 t. [2.330 t.], klepek— —t. [160 t.], papieru i obcinków papierowych—595 t. [700 t.], rur żeliwnych, żelaznych i stalowych—1.111 t.[2.595 t.].

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje spadek przywozu—954,5 t. [3.428,4 t.] oraz spadek wywozu—1.727,2 t. [2.192,6 t.]. Ogółem obrót przybrzeżny wyniósł w mies. sprawozdawczym 2.681,7 t. [5.621,— t.]. Z ważniejszych pozycji przywozu są do zanotowania: ryby z połowów własnych—870 t. [3.350 t.]., wyroby z drzewa—51 t. [6,7]; ważniejsze pozycje wywozu: ryż wyłuszczony—960 t. [330 t.], żywica——72 t. [208 t.], tłuszcze zwierzęce surowe—128 t. [179 t.], garbniki—211 t. [251 t.].

W obrotach z wnętrzem kraju drogą wodną wyniósł przywóz: 13.070,9 t. [8.005,7 t.] natomiast wywóz: 6.520,3 t. [2.883 t.].

Poważniejsze pozycje na przywozie: mąka—79 t. [9 t.] ,słód —148 t. [— t.], cukier—12.436 t. [7.677 t.], papier—104 t. [127 t.], wyroby żelazne i metal.—121 t.[54 t.]. Na wywozie: nasiona oleiste 951 t. [914 t.], ryż wyłuszczony—1.790 t. [90 t.], minerały zawier. bor.—102 t. [— t.], tłuszcze i oleje roślinne—218 t. [180 t.], tłuszcze zwierzęce sur.—362 t. [197 t.], garbniki—462 t. [110 t.], skóry—357 t. [427 t.], kauczuk—102 t. [42 t.], papier—457 t. [2 t.] celuloza—105 t. [4 t.], miedź 104 t. [275 t.].

Ruch pasażerów w kwietniu b. r. wykazuje spadek na przyjściu—193 [282] osób, natomiast wzrost na wyjściu—1.443 [1.105] osób.

II. OBRÓT TOWAROW *(GOODS TURNOVER)* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *January-April*
Cały przywóz	**97 167·—**	**96 100.6**	**358 050·2**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**23 0907·**	**23 897·—**	**68 116·4**
w tem m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste rożne *(various oil seeds)*	4 368·2	4 508·—	18 175·2
30/12. Ryż surcwy *(rice)*	7 767·4	7 926·8	15 710·9
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	7 710·8	7 974·6	23 123·6
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	24·7	96·1	239·2
76. Kawa *(coffee)*	850·5	927·1	2 230·7
78. Herbata *(tea)*	104·—	137·5	413·6
80. Kakao *(cocoa)*	630·—	359·7	1 788·8
81-82. Korzenie *(spices)*	73·7	111·5	321·3
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**474·9**	**2 720·4**	**9 862·9**
116-117. Śledzie	391·8	2 586·4	9 531·2
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**7 835·6**	**4 727·5**	**28 241·1**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)*	2 789·2	430·6	11 080·4
177/1c. Piryty *(pyrites)*	3 702·8	3 701·2	7 404·—
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**2 267·—**	**2 102·6**	**7 375·3**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	987·—	405·1	2 450·9
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 070·3	1 304·1	3 943·—
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**554·3**	**515·4**	**2 158·—**
287. Makuchy *(oil cake)*	—	—	302·1
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	333·7	273·8	1 100·8
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**19 694·—**	**22 514·7**	**70 584·—**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	1 300·7	1 783·9	5 430·6
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	10 565·—	10 898·—	46 071·1
477. Zużle Thomasa *(Thomes slag)*	7 2?0·—	8 899·5	16 099·5
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**2 305·4**	**2 271·5**	**8 397·2**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 301·6	2 266·—	8 364·8

Poz. tar. cel.	Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *January-April*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**10 757·2**	**15 172·3**	**55 999·4**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	4 023·1	2 797·8	12 779·3
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)*	5 062·6	9 741·7	34 250·3
624. Juta *(jute)*	576·2	1 189·9	4 069·5
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(ruber & rubber goods)*	**619·3**	**872·7**	**2 395·8**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood produkcts & baskets wares)*	**128·1**	**65·5**	**439·5**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 740·8**	**2 022·4**	**6 248·9**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 337·3	943·3	3 856.1
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	366·—	946·6	2 139·1
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**112·8**	**54·5**	**241·7**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**26 555·—**	**17 418·4**	**93 373·6**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	25 124·1	14 278·—	85 394.—
977. Miedź *(copper)*	504·5	2 114·—	4 248·8
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**446·6**	**881·5**	**2 179·2**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**513·1**	**770·—**	**2 153·4**
XVI-XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**40·1**	**21·7**	**107·—**
XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**32·1**	**72·5**	**176·8**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *January-April*
Cały wywóz	498 867·6	487 666·5	2 099 504·4
I. Wytwory pochodzenia roślinnego	**3 756·1**	**7 037·9**	**20 696·9**
(agricultural products)			
2. Żyto *(rye)*	—	—	—
9-16. Strączkowe *(suliguose)*	44·1	4·6	155·2
27/1-2. Mąka	15.—	2·8	272.8
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	432·3	240·2	1 712·8
35. Słód *(malt)*	2 311·8	2 232·—	7 045·6
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego	**5 121·6**	**3 150·6**	**16 146·3**
(live animal & animal products)			
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	1 782.4	1 544·7	6 945·5
125. Jaja *(eggs)*	2 220.4	1 058·1	5 654·9
127. Masło *(butter)* . . .	282·5	320·4	1 951·7
III. Wytwory pochodzenia mineralnego	**433 135·6**	**434 914·2**	**1 835 711·6**
(mineral products)			
154. Cement *(cement)* . . .	1 836·5	2 335·1	4 774·1
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	230·—	—	232·1
180. Węgiel kamienny *(coal)*	380 553·—	376 962·9	1 634 679·3
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	27 599·—	30 800·4	116 337·5
182. Koks *(coke)*	17 362·7	21 795·5	70 506·7
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	0·1	6·7	72·8
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych	**4·5**	**518·1**	**1 261·1**
(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)			
V. Przetwory spożywcze, tytoń	**12 671·3**	**6 512·3**	**32 325·2**
(foodstuffs, tobacco)			
259-260. Cukier *(sugar)* . .	7 599·4	2 892·7	15 863·—
287. Makuchy *(oil cake)* . .	1 549·2	2 330·—	8 805·9
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	2 144·4	—	2 144·4
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby	**5 049·5**	**1 192·—**	**18 549·2**
(chemicals, pharmaceutic products, paints)			
299/18. Soda *(soda)* . . .	599·7	252·8	1 578·7
300/4. Siarczan amonu *ammonium sulphate)* . . .	3 149·6	188·3	12 407·9
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	450·—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane	**183·9**	**193·—**	**722·7**
(hides furs, leather goods)			

Poz. tar. cel.	Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *January-April*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich	**1 136·2**	**1 466·3**	**4 811·2**
(raw textile materials and fabrics)			
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	487·2	481·8	1 988·9
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów	**13·1**	**13.7**	**81·1**
(rubber, its substitutes and rubber goods)			
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie	**24 201·5**	**19 121·1**	**105 144·9**
(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)			
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	4 117·6	1 213·7	17 424·5
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	18 340·2	16 089·5	80 058·—
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	—	160·1	174·8
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	969·2	916·4	4 461·5
XI. Papier i wyroby z niego	**2 705·9**	**2 162·7**	**8 218·—**
(paper & paper wares)			
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)* . . .	595·3	700·—	2 549·—
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	1 879·—	1 300·1	4 944·—
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane	**73·7**	**61·6**	**289·4**
(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)			
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**10 697·6**	**11 230·6**	**55 077·4**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	5 313·6	5 230·5	31 179·6
932/1 Szyny kolejowe *(rails)*	53·2	—	53·2
937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	1 111·2	2 595·2	7 572·8
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* . .	1 898·8	1 249·3	5 655·—
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne	**87·6**	**52·7**	**239·9**
(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments).			
XIX—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry non specified goods)*	**29·5**	**39·7**	**179·5**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

kwiecień *(April)*	1936 —	596.034·6
marzec *(March)*	1936 —	583·767·1
kwiecień *(April)*	1935 —	594.570·6
od początku roku *(January — April)* .	1936 —	2.457.554·6
" " " " .	1935 —	2.379.326·8

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig included)*

Poz. tar. cel.		Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *January-April*
Przywóz *(imports)*		954·5	3 428·4	11 978·3
1, 2, 3, 4	— **Zboże** *(grain)*	—	—	50.—
9—16	— **Strączkowe**	19.1	—	53.1
27/1—2	— **Mąka** *(flour)*	—	26·—	131·5
31, 32	— **Krochmale** *(starch*	—	.0·4	0·4
27/3—32	— **Mąka pastewna**	—	—	75·—
40—50	— **Warzywa** *(vegetables)*	—	—	0·5
76	— **Kawa** *(coffee)*	—	—	9·3
81—82	— **Korzenie** *(spices)*	—	—	0·1
116	— **Ryby połowy włas.** *(fishe)*	870·—	3 350·—	9 756·—
117	— **Śledzie** *(herrings)*	—	11·5	31·6
215—218	— **Tłuszcze zwierz. sur.** *(animal origin)*	—	1·—	1·—
226—229	— **Przetwory mączne** *(flour products)*	—	0·6	0·6
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne**	—	1·2	1·2
272, 273, 276, 278	— **Napoje alkoholowe** *(spirits)*	—	2·1	4·3
295—491	— **Przetwory chemicz.** *(chemicals)*	—	—	—
300/4	— **Siarczan amonu** *(sulphate of amonia)*	—	—	1 720·—
429—454	— **Artykuły kosmet.** *(cosmetics)*	—	0·1	4·7
492—515	— **Skóry** *(skins and hides)*	—	0·2	0·5
597—622	— **Tkaniny** *(textiles)*	—	3·5	3·5
624	— **Juta** *(jute)*	14·7	—	14·7
757, 778	— **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	50·7	5·7	73·7
742—803	— **Papier** *(paper)*	—	0·3	0·3
862—887	— **Wyroby ceramiczne** *(ceramic products)*	—	1·1	1·1
896—927	— **Szkło** *(glass)*	—	0·1	0·7
930—966	— **Wyr. żel. i metal.** *(iron and steel goods)*	—	20·9	26·1
	— **Różne** *(various)*	—	3·7	18·4
Wywóz *(exports)*		1 727·2	2 192·6	4 643·5
23	— **Pestki drzew owocowych** *(fruits stones)*	—	6·—	6·—
17, 23, 25	— **Nasiona** *(seeds various)*	—	4·6	22·6
24—26	— **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	—	37·5	37·5
131, 32	— **Krochmale** *(starch)*	—	6·—	6·—
27/1—2	— **Mąka** *(flour)*	—	10·—	10·—
30/1—2	— **Ryż wyłuszczony** *(husked rice)*	959·7	330·1	1 522·9
35	— **Słód** *(malt)*	—	25·3	25·3
40—50	— **Warzywa** *(greens)*	—	0·3	6·5
53—58, 60—64	**Owoce świeże** *(fresh fruit)*	—	65·9	160·7
59, 61—63, 66	— **Owoce suszone** *(dried fruit)*	—	186·6	230·—
67, 68	— **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	—	1·5	1·5
69, 72	— **Orzechy i migdały** *(nuts & almonds)*	—	8·2	8·2
76	— **Kawa** *(coffee)*	8·5	11·4	25·4
78	— **Herbata** *(tea)*	—	2·4	2·4
	Kakao *(cocoa)*	11·3	68·2	79·5
81, 82	— **Korzenie** *(spices)*	—	9·3	19.6
89	— **Rośliny lecznicze** *(farmacentic plants)*	3·9	6·5	10·4
95—97	— **Żywica** *(resin)*	71·6	208·—	358·3
117	— **Śledzie** *(herrings)*	—	18·2	33·7
127—200	— **Oleje** *(oils)*	14·2	—	14·2
137/2—3	— **Jelita** *(casings)*	—	0·3	0·3
142—143	— **Gąbki i muszle** *(sponges and shells)*	—	0·2	0·2
148	— **Kamienie** *(stones)*	5·1	4·—	9·1
150	— **Glinki** *(clay)*	—	—	27·6
170/1, 2, 171/1, 2	— **Materjały szlifierskie** *(grindings materials)*	1·—	0·4	26·3
198, 199	— **Asfalt** *(asphalt)*	—	—	18·1
200/8, a,b,c,	— **Wazelina** *(vaseline)*	7.4	3·—	10·4
203—204	— **Wosk** *(wax)*	—	0·5	0·5
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** *(Fats & oils vegetable origin)*	2·7	101·—	105·7
215—218	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** *(raw fats of animal origin.)*	128·1	178·8	325·2
216	— **Tran** *(cod-liver-oil)*	17·3	5·4	31·9
219	— **Stearyna** *(stearin)*	—	16·1	26·4
246	— **Mleko skondensowane** *(condensed milk)*	—	0·2	0·2
254—256	— **Ryby** *(fish)*	—	2·5	38·3
276—278	— **Napoje alkoholowe** *(spirits)*	—	4·5	4·5
295/6	— **Siarka** *(sulphur)*	—	0·2	1·1
295—491	— **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	27·3	8·5	45·—
299/18	— **Soda** *(soda)*	—	16·—	16·—
405—425	— **Farby** *(paints)*	—	2·3	2·3
404	— **Sadze** *(soot)*	—	30·4	32·1
424—428	— **Garbniki**	211·4	250·7	465·6
429—454	— **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetics)*	—	0·3	0·3
492—513	— **Skóry** *(skins)*	77·6	65·3	153·—
589/1, 2, 592	— **Wełna** *(wool)*	13·5	—	13·5
597—622	— **Tkaniny** *(textiles)*	45·4	25·7	71·1
606	— **Bawełna** *(cotton)*	—	5·4	5·4
625, 626	— **Sizal** *(sisal)*	1·3	20·8	22·1
720—724	— **Kauczuk** *(rubber)*	28·3	29·3	60·—
757—778 z wyj. 772, 773	— **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	55.—	2·1	57·1
772, 773	— **Dykty i forniery** *(plywoods)*	—	33·3	33·3
779	— **Korek i wyr. z korka**	—	16·1	16·1
794, 795	— **Celuloza** *(cellulose)*	—	2·6	2·6
792—803				
807—808	— **Fibra** *(fibre)*	—	7·—	7·—
809—819, 826	— **Papier i obcinki papierowe** *(paper and paper weste)*	31·6	200·8	232·4
925—981	— **Metale różne** *(various metals)*	—	5·4	5·4
930—965	— **Wyroby żel. i metal.** *(iron ware & steel ware)*	1·8	7·1	10·9
966	— **Cyna** *(tin)*	—	3·2	3·2
968	— **Cynk** *(zinc)*	—	15·9	15·9
977	— **Miedź**	—	106·9	142·3
	— **Różne** *(various)*	3·2	14·4	24·4
Przywóz i wywóz razem		2.681·7	5.621·—	16 621·8

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.		Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *January-April*
Przywóz *(imports)*		13 070·9	8 005·7	21 076·6
1—4	— **Zboże** *(grain)*	—	—	
17, 23, 25	— **Nasiona** *(seeds various)*	1·—	0·8	1·8
24—26	— **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	—	—	—
31, 32	— **Krochmale** *(starch)*	5·—	0·5	5·5

Poz. tar. cel.		Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *January-April*
27/1—3	— Mąka	78·5	9·5	173·5
27/3—32	— Mąka pastewna *(flour)*	—	—	—
35	— Słód *(malt)* . . .	148·1	—	148·1
40—50	— Warzywa . . . . *(vegetables)*	—	0·2	0·2
53, 58, 60—64	— Owoce świeże . . *(fresh fruit)*	—	6·6	6·6
59, 61—63, 66	Owoce suszone . *(dried fruit)*	4·7	10·2	14·9
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	—
76	— Kawa *(coffee)* . .	0·6	—	0·6
77	— Cykorja *(succory)* .	2·5	0·1	2·6
78	— Herbata *(tea)* . .	—	—	—
80	— Kakao . . . . . *(cocoa)*	—	—	—
81, 82	— Korzenie . . . . *(spices)*	0·5	—	0.5
95, 97	— Żywica . . . . . *(resin)*	—	—	—
121/26	— Ptactwo bite . . *(poultry)*	—	—	—
125	— Jaja . . . . . . *(eggs)*	—	—	—
127—200	— Oleje . . . . . *(oils)*	0·8	1·—	1·8
128/1—4	— Ser . . . . . . *(cheese)*	—	—	—
131	— Pierze . . . . . *(feather)*	—	—	—
137/2a, b	— Jelita . . . . . *(casings)*	4·5	—	4·5
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne . . . . *(Fats & oils of vegetable origin.)*	2·2	5·—	7·2
215, 217, 218	— Tłuszcze zwierz. surowe . . . . *(raw fats of animal origin.)*	—	0·3	0·3
228	— Makaron . . . . *(macaroni)*	—	5·—	5·—
243/1, 2	— Konserwy mięsne *(meat preserves)*	1·5	—	1·5
254, 256	Ryby i konserwy rybne *(fishes)*	38·3	—	38·3
259, 260	— Cukier *(sugar)* . .	12435·5	7 677.4	20 112·9
272, 273, 276, 278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	36·6	8·4	45·—
292/2	Pasza	—	—	—
295—491	— Przetwory chemiczne . . . . . *(chemicals)*	6·8	—	6·8
299/18	— Soda . . . . . *(soda)*	—	—	—
405—425	— Farby *(paints)* . .	—	0·3	0·3
411/2	— Biel cynkowa . . *(zinc white)*	0·3	—	0·3
429—454	— Artykuły kosmetyczne . . . . . *(cosmetics)*	0·1	—	0·1
466—470	— Klej i żelatyna . . *(glue and gelatine)*	0·1	0·7	0·8
492—513	— Skóry . . . . . *(skins)*	0·9	0·4	1·3
534—559	— Wyroby skórzane . *(Leather goods)*	—	—	—
757—778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	14·1	—	14·1
563—622	— Tkaniny . . . . *(textile fabrics)*	17·6	3·7	21·3
589/1, 2 592	— Wełna *(wool)* . .	—	—	—
606/1, 2 a b	— Odpadki bawełny . *(cotton waste)*	—	—	—
646—648	— Sznury *(ropes)* . .	—	—	—
720, 724	— Kauczuk	—	—	—
725—746	— Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	1·4	2·8	4·2
749, 750, 751	— Deski i łaty . . . *(boards & laths)*	12.—	—	12.—
752	— Podkłady kolejowe *(sleepers)*	—	—	—
776	— Meble . . . . . *(bentwood furniture)*	3·8	0·1	3·9

Poz. tar. cel.		Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *January-April*
779—787	— Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809, 826	— Papier *(paper)*	103·8	127·1	230·9
836—847	Książki i broszury *(books)*	—	0·2	0·2
862—887	— Wyroby ceram. . . *(ceramic products)*	1·4	1·2	2·6
896—927	— Szkło i wyroby . . *(glass and glass ware)*	0·9	0·2	1·1
930—965	— Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	121·2	54·2	175·4
968	— Cynk . . . . . *(zinc)*	—	—	—
	— Różne . . . . . *(various)*	26·2	4·3	30·5
	Wywóz *(exports)*	**6 520·3**	**2 883·—**	**9 403·3**
7	— Kukurydza . . . *(maize)*	—	—	—
23	— Pestki drzew owocowych . . . . *(fruit stones)*	0·6	0·5	1·1
24—26	— Nasiona oleiste . . *(oil seeds)*	950·9	914·—	1 864·9
17, 23, 25	— Nasiona . . . . *(seeds various)*	10·6	6·9	17·5
24/1—3	— Mąka . . . . . *(flour)*	28·8	—	28·8
28	— Kasza . . . . . *(grits)*	—	2·4	2·4
30	— Ryż wyłuszczony . *(husked rice)*	1 789·7	90·—	1 879·7
31	— Krochmal . . . . *(starch)*	8·8	—	8·8
53, 58, 60—64	— Owoce świeże . . *(fresh fruit)*	108·4	26·2	134·6
59, 61—63, 66	— Owoce suszone . . *(dried fruit)*	101·3	106·8	208·1
62—72	— Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	2·4	4·5	6·9
67, 68	— Konserwy owocowe . . . . . *(fruit preserves)*	5·9	5·6	11·1
76	— Kawa *(coffee)* . .	54·2	22.—	76·2
78	— Herbata *(tea)* . .	18·8	1·6	20·4
80	— Kakao *(cocoa)* . .	177·4	65·5	242.9
81—82	— Korzenie *(spices)* .	19·8	9·5	29·3
95, 97	— Żywica *(resin)* . .	324·4	164·8	489·2
104	— Trawy morskie, trzcina . . . . *(sea grass, reed)*	2·2	—	2.2
117	— Śledzie *(herrings)* .	37·7	32·—	69·7
127—200	— Oleje *(oils)* . . .	16·7	5·1	21·8
128/1—4	— Sery *(chese)* . . .	—	—	—
129/1—5	— Kazeina . . . . *(caseine)*	—	—	—
137/2a, b	— Jelita . . . . . *(casings)*	10·3	12·3	22·6
143/1—3	— Muszle *(shells)* . .	—	—	—
148	— Kamienie *(stones)* .	6·5	8·1	14·6
154	— Cement *(cement)* .	0·5	0·6	1·1
156/1—2	Talk *(talc)* . . .	—	—	—
161	— Minerały zawier. bor *(minerals bor)*	102·2	—	102·2
170	— Art. szlifierskie . *(grinding materials)*	2.6	—	2·6
177	Rudy różne . . . *(various ores)*	6.—	—	6·—
180	Węgiel antracytowy *(coal)*	—	—	—
186—188	— Smoła *(pitch)* . .	—	18·6	18·6
198—199	Asfalt *(asphalt* . .	—	15·1	15·1
200/8, a, b, c	— Wazelina *(vaseline)*	3·3	—	3·3
203—204	— Wosk *(wax)* . . .	12·2	11·6	23·8
205, 214	— Tłuszcze i oleje roślinne . . . . . *(vegetable oils and fats)*	217.6	179·9	397·5
213/1—3	— Pokost *(varnish)* .	—	—	—
215, 217—218	— Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)*	362·2	196·7	558·9

Poz. tar cel.		Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *January-April*
216	— **Tran** . . . . . *(whale oil)*	82·4	—	82·4
219	**Stearyna** *(stearin)*	22·—	—	22·—
254, 256	— **Ryby i konserwy rybne** *(fish)* . . .	21·1	5·3	26·4
259—260	— **Cukier** *(sugar)* . .	3·3	—	3·3
272—273, 276, 278	— **Nap. alkoh.** . . *(alcohols)*	5·6	—	5·6
286, 287	— **Otręby i makuchy** . *(bran & oil cokes)*	10 2	—	10·2
293—294/1, 2, 3, 6	— **Tytoń** (*tobacco*) . .	9 9	—	9 9
295/6	— **Siarka** *(sulphur)* .	36·2	11·1	47·3
295—491 z wyj. osobno wym.	— **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*.	96·—	28·3	124·3
408	— **Sadze** *(soot)* . . .	23·4	—	23·4
405, 407, 409 412, 418, 420 423	— **Farby** *(paints)* . .	6·7	5.4	12·1
424—427	— **Garbniki** . . . . *(tanning extracts)*	462·4	109 7	572·1
429, 450—454	— **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetics)* .	—	3·3	3·3
466, 470	— **Klej i żelatyna** . . *(glue and gelatine)*	0·8	0·5	1·3
487	— **Celuloid** (*celluloid*)	4·5	—	4 5
492, 513	— **Skóry** *(skins)* .	357·4	427·—	784·4
589/1, 2 592	— **Wełna** *(wool)* .	3 9	—	3·9
597, 605, 613 622	— **Tkaniny** *(textiles)*	5 6	0 1	5 7
623	— **Len i konopie** . . *(flax and hemp)*	—	—	—
624	— **Juta** (*jute*) . . .	6·6	—	6·6
625—626	— **Sisal** *(sizal)* . . .	5·1	25·1	30·2

Poz. tar. cel.		Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *January-April*
646—648	— **Sznury** *(ropes)* . .	4 5	0 7	5·2
720, 724	— **Kauczuk** *(rubber)* .	101·8	41·9	143·7
725, 746	— **Wyroby gumowe** . *(rubber goods)*	19·2	—	19·2
750	— **Drzewo egzotyczne** *(exotic wood)*	—	0·6	0·6
757, 778	— **Wyroby z drzewa** . *(wood goods)*	6·7	—	6·7
779	— **Korek, wyroby z korka** . . . . *(cork goods)*	—	6·—	6·—
792, 803, 809 797 - 800	— **Tektura** *(pastbord)*	16·5	1·2	17·7
826	— **Papier** *(paper)* . .	457·5	1·9	459 4
794/1, 2 795	— **Celuloza** *(cellulose)*	105·—	3 5	108·5
862—887	— **Wyroby ceramiczne** (*ceramic goods*)	2·6	—	2·6
896—927	— **Szkło i wyroby** . . (*glass and glass ware*)	0·8	1·7	2 5
925—981	— **Metale różne** . . *(various metals)*	42·6	12 6	55·2
927	— **Żelastwo** *złom)*. . (*scrap iron*)	2·4	—	2.4
930—965	— **Wyroby stal. i żelazne** *(hardware)*	59·2	10 9	70 1
966/1—4	— **Cyna** *(tin)* . .	17·1	4·4	21·5
977	— **Miedź** *(copper)*	103·8	274·5	378·3
1037, 1098	— **Masz. apar. i części** *(machinery apparatus parts)*	1·6	2·2	3·8
1099—1132	— **Mat. elektrotechn.** *(electric products)*	—	—	—
	— **Różne** *(various)*	34·3	4·8	39 1
Przywóz i wywóz razem *(total exports and imports)*		19 591·2	10 888·7	30 479·9

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

kwiecień *(April)* . . . . 1936 — 618.307 5
marzec *(March)* . . . . 1936 — 600.276 8
kwiecień (*April*) . . . . 1935 — 633.556·—
od początku roku (*January—April*) . 1936 — 2.504.656·3
" " " " 1935 — 2.431.034·6

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków *(ships outgoing)*			Suma rubr. 3 i 6 (*total column 3 & 6*)	Kolejne miejsce (*place occupied*)
	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	49	26	44.740	53	44	47.390	92.130	2
Anglja *(Great Britain)*	19	6	32.125	18	14	31.180	63.305	5
Danja *(Denmark)*	50	32	30.222	59	41	38.445	68.667	3
Estonja *(Estonia)*	10	2	4.423	11	9	4.671	9.094	12
Finlandja *(Finland)*	13	4	15.203	13	11	16.544	31.747	9
Grecja *(Greece)*	6	—	14.145	6	6	14.410	28.555	10
Holandja *(Holland)*	7	4	4.380	6	5	4.446	8.826	13
Litwa (*Lithuania*)	1	1	507	—	—	—	507	16
Łotwa *(Latvia)*.	4	1	4.200	2	2	3.202	7.402	14
Niemcy *(Germany)*	53	29	32.177	51	35	30.900	63.077	6
Norwegja *(Norvay)*	22	11	16.910	22	16	16.673	33.583	8
Panama *(Panama)*	1	6	437	1	—	437	874	15
Stany Zjedn. A. P. (U. S. A.) . . .	11	1	35.099	10	6	31.998	67.097	4
Szwecja *(Sweden)*	125	41	85.679	118	08	81.446	167.125	1
Włochy *(Italy)*	9	1	27.375	11	10	35.378	62.753	7
Z. S. R. R. (*U. S. S. R.*)	7	6	12.630	9	1	14.131	26.761	11
Razem *(total)* . . .	**387**	**171**	**360.252**	**390**	**298**	**371.251**	**731.503**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	373	170	389.237	360	270	371.654	760.891	—
Ten sam mies. 1935 r. *(April 1935)*	*385*	*167*	*365.984*	*381*	*295*	*359.473*	*725.457*	—
Od pocz. r. 1936 (*since beginning of 1936*)	1.533	651	1.529.003	1.545	1.199	1.539.051	3.068.054	—
Od pocz. r. 1935 (*since beginning of 1935*)	1.511	673	1.425.752	1.484	1.168	1.411.645	2.837.397	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w kwietniu 1936 r. 930,9 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 53; c) średni postój statków w porcie: 46,2 godzin.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W KWIETNIU 1936 R.
w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego w kg

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie						Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski	Połowy dalsze		
Łososie	6.300	—	7.320	60	50	—	—	13 730
Mielnice	—	20	90	100	220	—	—	430
Troć	—	—	—	—	320	—	—	320
Stornia	2.600	2.840	4.850	4 900	2.310	39.920	—	57.420
Zimnica	—	—	—	—	—	5.000	—	5.000
Śledzie	31.140	35.280	45.000	6 400	16.500	—	—	134.320
Szproty	422 000	415.000	159 000	9.000	—	—	—	1 005.000
Węgorze	—	—	350	—	800	—	—	1.150
Wątłusze	1.580	4.350	3.590	2.700	2.820	184.800	—	200.200
Węgorzyce	—	310	—	—	300	—	—	610
Sieja	—	—	50	—	30	—	—	80
Szczupaki	—	—	4.120	—	1.600	—	—	5.720
Okonie	910	—	2.750	100	910	—	—	4.670
Płotki	—	—	3.000	—	1.350	—	—	4.350
Certy	—	350	—	—	780	—	—	1.130
Razem kwiecień	**464.530**	**458.150**	**230.480**	**23.260**	**27.990**	**229.720**	—	**1.434.130**
Miesiąc ubiegły	2.096.460	1.509.390	877.350	74.360	128.240	147.190	—	4.832.990
Razem od początku roku	6.120.790	4.220.440	2.751.920	258.930	252.310	424.170	—	14.028.560

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGER TRAFFIC)*
RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

	Przyjechało (*passengers incoming*)					Wyjechało (*passengers outgoing*)				
	Kwiecień (*April*)				Marzec (*March*)	Kwiecień (*April*)				Marzec (*March*)
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)
Anglja	—	**22**	**7**	**29**	**26**	**15**	**26**	**403**	**444**	**280**
Hull	—	3	—	3	3	—	5	5	10	2
Londyn	—	19	7	26	22	15	21	398	434	278
Manchester	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Argentyna	—	—	—	—	**5**	—	—	—	—	—
Santa Cruz	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—
Belgja	**7**	—	**4**	**11**	**20**	—	—	—	—	—
Antwerpja	7	—	4	11	20	—	—	—	—	—
Birma	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**5**
Rangun	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Brazylja	**8**	—	**61**	**69**	—	—	—	**745**	**745**	—
Rio de Janeiro	—	—	—	—	—	—	—	745	745	—
Victoria	8	—	61	69	—	—	—	—	—	—
Danja	**35**	—	—	**35**	**17**	—	—	—	—	—
Kopenhaga	34	—	—	34	17	—	—	—	—	—
Inne porty	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Egipt	—	—	—	—	**2**	—	—	—	—	—
Alexandria	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Finlandja	**6**	—	**2**	**8**	**11**	—	—	—	—	—
Hangö	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—
Helsinki	6	—	2	8	7	—	—	—	—	—
Francja	—	—	—	—	**1**	—	—	**243**	**243**	**516**
Le Havre	—	—	—	—	1	—	—	243	243	516
Hiszpanja	—	—	—	—	**6**	—	—	—	—	—
Valencja	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Wyspy Kanaryjskie (Tenerife)	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—
Holandja	**3**	—	—	**3**	**6**	—	—	—	—	—
Rotterdam	3	—	—	3	6	—	—	—	—	—
Litwa	—	—	**2**	**2**	—	—	—	—	—	—
Kłajpeda	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—
Marokko	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**1**
Cassablanca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Niemcy	—	—	**1**	**1**	**3**	—	—	—	—	—
Hamburg	—	—	1	1	3	—	—	—	—	—
Norwegja	—	—	—	—	**1**	—	—	—	—	**1**
Larvik	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Stany Zjedn. Am. P.	**3**	—	—	**3**	**174**	**3**	—	—	**3**	**300**
New-York	3	—	—	3	174	3	—	—	3	300
Szwecja	**1**	**2**	**29**	**32**	**10**	**3**	—	—	**3**	—
Göteborg	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Kalmar	—	—	16	16	8	—	—	—	—	—
Stockholm	—	2	12	14	—	3	—	—	3	—
Inne porty	1	—	1	2	—	—	—	—	—	—
via W. M. Gdańsk	—	—	—	—	—	**1**	**4**	—	**5**	**2**
Gdańsk	—	—	—	—	—	1	4	—	5	2
Razem	**63**	**24**	**106**	**193**	**282**	**22**	**30**	**1391**	**1443**	**1105**

Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Drukarnia Państwowa Nr 82996.

GRAND PRIX PAŃSTW.

POZNAŃ, P. W. K.
1929

POZNAŃ, KOM. TUR.
1930

ROK ZAŁOŻENIA

1809

GRAND PRIX

POZNAŃ, P. W. K.
1929

BELGJA—LIÈGE
1930

SP. AKC. FABRYK METALOWYCH

POD FIRMĄ

NORBLIN, B-CIA BUCH i T. WERNER

W WARSZAWIE i GŁOWNIE koło ŁOWICZA

ZARZĄD: WARSZAWA, Żelazna 51

TELEFONY: 618-80, 660-80, 663-01, 220-33 i 518-10.

MAGAZYNY FABRYCZNE:

W WARSZAWIE:

BRACKA 16
tel. 618-81.

MARSZAŁKOWSKA 127
tel. 630-80.

NALEWKI 2a
tel. 11-18-83.

W ŁODZI:

PIOTRKOWSKA 11

W KRAKOWIE:

ŚW. JANA 2

W GDYNI:

ŚWIĘTOJAŃSKA 53

